



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA  
DE MÉXICO

---

---

FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES ARAGÓN

**LA IMPLEMENTACIÓN  
DE LAS POLÍTICAS ECONÓMICAS NEOLIBERALES EN PEMEX  
Y SU REPERCUSIÓN EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE PETRÓLEO  
(1982-2006)**

**T E S I S**

PARA OBTENER EL TÍTULO DE:

**LICENCIADA EN  
RELACIONES INTERNACIONALES**

PRESENTA:  
**ARLENE DE LA MORA PEÑA**

ASESORA:  
**LIC. MARIA TERESA MACHICAO CEBALLOS**



MÉXICO, D.F.

2009



Universidad Nacional  
Autónoma de México



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

**JURADO.**

Presidente. Lic. Ma. Eugenia Esmeralda Negrete Vargas.  
Vocal. Lic. Rosalba García Aguirre.  
Secretario. Lic. María Teresa Machicao Ceballos.  
Suplente. Lic. Isamely Yerania Gaytán Velázquez  
Suplente. Lic. Israel Cuauhtémoc Araujo Gómez.

Asesora:

**Lic. María Teresa Machicao Ceballos**

Sustentante:

**Arlene de la Mora Peña**

Contacto con la autora:

[arlenemp@gmail.com](mailto:arlenemp@gmail.com)

[arlene\\_delamora\\_pea@yahoo.com.mx](mailto:arlene_delamora_pea@yahoo.com.mx)

*A Dios*

*Por la creación,  
por la vida  
y por manifestarse en ella.*

*A mis padres, Álvaro y Blanca*

*Quienes me han querido más,  
dedicándome un momento  
cada día de mi vida.  
Los amo.*

*A mis hermanos, Álvaro y Alonso*

*Mis compañeros de vida,  
Juntos maduramos de niños a adultos íntegros.  
Los amo  
y me siento orgullosa de ambos.*

*A la UNAM*

*Por ser... ¡¡¡la mejor UNIVERSIDAD!!!  
mi corazón es azul,  
mi piel es dorada,  
¡¡¡siempre te amaré!!!*

*A mi familia, materna y paterna,*

*En la cuna que me brindó abrigo recibí educación y maduración, logradas con el tiempo. En mi hogar me inculcaron los valores del respeto, la perseverancia, la audacia, vivir con dignidad.*

*En mi tengo el título de hija, hermana, nieta, prima, sobrina, tía..., me transmitieron lecciones de virtud, sabiduría y, sobre todo, amor a Dios -quien nos unió y protege-.*

*Mi formación será una herramienta en favor de mis semejantes. De muchos de ustedes he recibido el ejemplo para ser fuerte, honesta y aventurarme a nuevos horizontes.*

*A mis amigos,*

*Ustedes han llenado mi corazón con sus rizas. Hemos atravesado los caminos de la vida con nuestras aventuras y confidencias. Quiero que sepan que siento un cariño profundo por cada uno. Un beso y un abrazo fraterno y sincero.*

*A Tere Machicao,*

*Mi directora de Tesis, admiro tu capacidad, entrega y profesionalismo. En este proyecto me transmitiste tus conocimientos, gracias, siempre sentí tu apoyo y cariño.*

*A SERVANDUS,*

*Allí Dios me encontró,  
"Cultivando un compromiso a partir del encuentro con el otro".*

*A SERAPAZ,*

*En donde desarrollé mi habilidad para observar fenómenos sociales, gracias por darme la oportunidad de crecer, conocer y participar en el trabajo por la justicia y la paz.*

# ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	I
<b>Capítulo 1. Historia del Tráfico Marítimo de Petróleo.....</b>	<b>1</b>
<b>1.1 La Evolución de los buques petroleros.....</b>	<b>2</b>
1.1.1 La revolución industrial y la nueva era de transportes.....	2
1.1.2 Inicio de la era del petróleo.....	3
1.1.3 La industria del petróleo en el siglo XX.....	6
1.1.4 La Primera Guerra Mundial.....	8
1.1.5 El periodo entre guerras.....	10
1.1.6 La Segunda Guerra Mundial.....	12
1.1.7 La posguerra: la guerra fría.....	15
1.1.8 La edad de oro.....	18
1.1.9 Década de los años 70.....	19
1.1.10 Referencias sobre las décadas de 1980 y 1990.....	20
<b>1.2 Historia de los buques petroleros mexicanos en el marco de los         Modelos de Económicos de Desarrollo.....</b>	<b>22</b>
1.2.1 La época colonial (1521-1821).....	23
1.2.2 México Independiente (1821-1876).....	23
1.2.3 El Porfiriato (1876-1910) y el Modelo Agro-Minero Exportador.....	24
1.2.4 Periodo post-revolucionario, Modelo de Sustitución de Importaciones.....	25
1.2.5 Los buques petroleros mexicanos en la Segunda Guerra Mundial.....	27
1.2.6 El Modelo de Desarrollo Estabilizador y el Desarrollismo Político 1952-1970.....	28
1.2.7 Modelo de Desarrollo Compartido (1974-1982).....	29
<b>1.3 Síntesis histórica de los buques de PEMEX.....</b>	<b>31</b>

<b>Capítulo 2. La Marina Mercante Mexicana en el Neoliberalismo.....</b>	<b>32</b>
<b>2.1 La navegación en el ámbito Internacional.....</b>	<b>33</b>
2.1.1 Navegación Internacional: regulación diseñada en el seno de los organismos internacionales.....	33
2.1.2 ROGRAM: Instrumento para el ejercicio de las disposiciones de la OMI en América Latina.....	35
2.1.3 Relación entre Estados, empresas navieras y armadores.....	38
2.1.4 La nacionalidad del buque e irregularidades relacionadas con la misma.....	42
A. Banderas de Conveniencia.....	43
B. Dobles Registros.....	50
C. Registros Especiales, una opción gubernamental para contrarrestar las banderas de conveniencia y los dobles registros.....	51
<b>2.2 La marina mercante nacional en el periodo de la Modernización.....</b>	<b>53</b>
2.2.1 El rol del sector marítimo mexicano durante el neoliberalismo.....	53
2.2.2 La legislación mexicana en materia marítima.....	56
2.2.3 La privatización de los puertos mexicanos.....	58
<b>Capítulo 3. El Transporte Marítimo de Petróleo en México (1980-2000).....</b>	<b>60</b>
<b>3.1 El transporte internacional de hidrocarburos en el neoliberalismo.....</b>	<b>60</b>
3.1.1 Incidentes derivados del transporte marítimo de hidrocarburos que precisaron una regulación marítima internacional.....	62
3.1.2 Regulación internacional en materia de transportación marítima de hidrocarburos.....	65
3.1.3 Banderas de Conveniencia en los buques petroleros.....	68
<b>3.2 La exportación marítima de petróleo en México 1980-2000.....</b>	<b>72</b>
3.2.1 Exportaciones petroleras y no petroleras.....	72
3.2.2 El crudo mexicano para exportación: precio, regiones y volumen.....	75
3.2.3 Tipos de transporte de PEMEX.....	83



<b>3.3 La flota de PEMEX.....</b>	<b>85</b>
3.3.1 La expansión de las exportaciones de petróleo y la involución de la flota de PEMEX.....	85
3.3.2 Cuadro descriptivo de la flota de PEMEX.....	88
3.3.3 La infraestructura portuaria petrolera en México en el año 2000.....	91
<b>Capítulo 4. La Participación del Capital Privado en PEMEX y sus Repercusiones en la Flota Petrolera.....</b>	<b>93</b>
<b>4.1 ¿Desde que modelo está delimitada la actividad económica de PEMEX? Tres pilares y una creencia.....</b>	<b>94</b>
4.1.1 Pensamiento de Hayek.....	94
4.1.2 Consenso de Washington.....	96
4.1.3 Dos manuales para la economía neoliberal: Contabilidad, Valuación y Privatización, de la UNCTAD; y Reformando la Infraestructura: Privatización, Regulación y Competitividad, del Banco Mundial.....	97
4.1.4 Entre lo público y lo privado: debate sobre la eficiencia.....	98
<b>4.2 Participación del capital privado en la marina mercante de PEMEX.....</b>	<b>100</b>
4.2.1 El manejo del petróleo como enclave.....	103
4.2.2 Quetzalcoatl, un caso paradigmático.....	104
4.2.3 Flota de PEMEX: Involución, Obsolescencia y corrupción.....	108
4.2.4 MARPOL y el doble casco, transformaciones en la navegación internacional de hidrocarburos.....	110
4.2.5 Uso de banderas de conveniencia en PEMEX.....	111
4.2.6 Perspectiva de la Flota de PEMEX.....	112
A. Cuarta etapa de la integración de la flota.....	112
B. Implicaciones de la Reforma Energética en la flota de PEMEX.....	113
4.2.7 Propuesta.....	116
4.2.8 Observación.....	117
<b>Conclusiones.....</b>	<b>119</b>

<b>Glosario.....</b>	<b>125</b>
a. Organismos, Instituciones y Hechos Internacionales.....	125
b. Términos Económicos.....	128
c. Términos Energéticos.....	132
d. Términos Jurídicos.....	133
e. Términos Marítimos.....	134

<b>Fuentes.....</b>	<b>137</b>
a. Bibliografía.....	137
b. Documentos Oficiales.....	139
c. Hemerografía.....	140
d. Legislación Consultada.....	143
• Tratados Internacionales.....	143
• Leyes Federales.....	144
• Leyes Secundarias.....	144
• Otras.....	144
e. Mesografía.....	145
f. Tesis y Trabajos de Investigación.....	145
g. Videos.....	146
h. Fuentes Generales.....	146

## ÍNDICE CUADROS

No.	Título	Pág.
1	Cuadro comparativo de paradigmas.....	IV
2	La Teoría de la Dependencia: diferencias entre las corrientes de la CEPAL y la neomarxista.....	V
3	Buque tanques de PEMEX por año.....	31
4	Evolución de los intercambios comerciales por tráfico marítimo.....	40
5	Los 35 países marítimos más importantes.....	47
6	Distribución por países de los buques de más de 1000TRB con Registros Abiertos.....	49
7	Registros de embarcaciones en Panamá y Honduras.....	50
8	Pabellón mexicano (oficial y pabellón de conveniencia).....	55
9	Principales siniestros petroleros en Galicia desde 1970.....	64
10	Situación de las flotas de la UE en el ranking de los buques más infractores según París MOU.....	69
11	Distribución por países de los buques de más de 1000TRB con Registros Abiertos.....	70
12	Barriles de crudo mexicano exportados vía marítima.....	86
13	Actividades y Terminales petroleras habilitadas por litoral.....	91
14	Puertos petroleros mexicanos.....	92
15	Empresas contratadas para apoyar la flota de PEMEX.....	109

## ÍNDICE ESQUEMAS

No.	Título	Pág.
1	Jerarquía de la legislación mexicana en materia marítima.....	56

## ÍNDICE GRÁFICAS

No.	Título	Pág.
1	Número de buques en la UE por países.....	41
2	Inspecciones en petroleros con deficiencias (UE).....	71
3	Exportaciones de México 1982-2000 (petroleras y no petroleras).....	73
4	Precio promedio de la exportación del crudo mexicano por tipo.....	76
5	Precio promedio de la exportación del crudo mexicano por región.....	77
6	Volumen de crudo mexicano exportado (1980-2000).....	78
7	Valor de las exportaciones por tipo de petróleo (1982-2000).....	79
8	Valor de las exportaciones por región.....	80
9	Exportación de petróleo mexicano por países en 1982.....	82
10	Volumen exportado por región.....	83
11	Distribución de petróleo por tipo de transporte.....	84
12	Actividades y terminales habilitados por litoral.....	90

## ÍNDICE IMÁGENES

No.	Título	Pág.
1	Naufragio del Erika Valetta.....	63

## ÍNDICE MAPAS

No.	Título	Pág.
1	Miembros del Acuerdo Latinoamericano sobre el Control de Buques por el Estado Rector del Puerto 1992.....	37
2	HUB Ports de carácter global.....	39

## Introducción

Al saber que en esta investigación se analiza el transporte que exporta el petróleo mexicano, sería lógico que lector intuyera que el estudio se enfoca en el desempeño de la flota de altura (embarcaciones para navegación internacional) de Petróleos Mexicanos (PEMEX). La realidad es paradójica: aunque los mayores ingresos de las exportaciones de México son por concepto del petróleo crudo, PEMEX no tiene un solo buque de altura; su comercio exterior, a cargo de la filial PEMEX Internacional, se realiza mediante la renta de buques o, en su mayoría, el crudo es transportado en embarcaciones de los compradores. Lo que se conoce como la flota mayor de PEMEX hoy en día se refiere a la flota de cabotaje (transportación marítima nacional)<sup>1</sup>.

En esta tesis se analizarán las políticas económicas neoliberales implantadas durante los sexenios de Miguel de la Madrid, Carlos Salinas de Gortari, Ernesto Zedillo Ponce de León y Vicente Fox Quesada, y las repercusiones que han traído sobre el transporte marítimo de PEMEX de 1982 a 2006. Esta investigación concluye hasta el año 2006, un análisis posterior sería precipitado, debido a que las políticas económicas actuales todavía se encuentran en proceso, es poco posible tener conclusiones veraces.

A lo largo de su historia, PEMEX siempre se ha apoyado en la renta de embarcaciones para satisfacer su demanda total de transporte, sin embargo, la insuficiencia de abasto se agudizó a partir de finales de los años ochenta por dos factores: el aumento de la comercialización del petróleo y la falta de renovación de la flota, la existente se empezó a quedar en la obsolescencia.

La flota marítima de PEMEX mantiene un rezago de más de dos décadas, dicha involución se derivó de la reforma estructural de los años ochenta y la consecuente reducción de la inversión en la paraestatal. Tanto la administración de las terminales portuarias como los servicios marítimos quedaron en manos del sector privado, se intentó despetrolizar la economía e introducirla en la dinámica comercial global. Desde ese

---

<sup>1</sup> Hasta antes de la aplicación de las reglas MARPOL, esta flota navegó por aguas internacionales.

momento, el transporte de crudo se ha manejado como una actividad meramente operativa y no como el área de una industria estratégica como lo es la petrolera.

El déficit que se presentó en la capacidad de transporte fue remediado con la renta de embarcaciones. El pago por este concepto, tanto de altura como de cabotaje, asciende a cantidades millonarias cada año, que significan una fuerte fuga de divisas y gasto para el erario. Esto no garantiza que las embarcaciones rentadas cumplan con las normas internacionales sobre seguridad y prevención de la contaminación marítimas.

Por lo anteriormente expuesto, se deduce la pregunta que será el eje para este análisis: ¿Cuál ha sido la repercusión de la aplicación de las políticas económicas neoliberales en PEMEX en lo referente al transporte marítimo de petróleo en el periodo de 1982 a 2006?

Mi objetivo es analizar las políticas neoliberales implantadas por el gobierno mexicano y la repercusión que han traído en el transporte marítimo de PEMEX durante los años 1982 a 2006. Para lo cual se estudiaron y analizaron fuentes oficiales como el Instituto Federal de Acceso a la Información Pública (IFAI), el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEG), las Memorias de Labores de PEMEX, los Tratados Internacionales, la Legislación Federal en la materia, además de las publicaciones académicas.

Al comparar la regulación internacional y la dinámica de la navegación comercial, se podrá deducir si existe coherencia entre ambas y se complementan o si son disfuncionales y se carece de mecanismos adecuados para cumplir con tal regulación en materia de navegación en lo general y de transporte internacional de hidrocarburos en lo particular. Igualmente se señala cual ha sido la participación de la marina mercante mexicana en esta coyuntura, analizando la participación del capital privado en PEMEX y sus repercusiones en la flota petrolera tanto en sus actividades como en su infraestructura, principalmente.

Las hipótesis que sustentan esta investigación son las siguientes:

- El desarrollo del transporte marítimo del petróleo en México ha dependido de la inversión que le destinan las clases dominantes, empresariales y gubernamentales, quienes canalizan los recursos estatales de acuerdo con sus intereses y la coyuntura política. En éstas, la flota petrolera nunca ha figurado como una prioridad.
- El rezago de la flota se debe a que la implementación de las políticas económicas neoliberales en México se han enfocado en: 1. la apertura de los sectores estratégicos al capital extranjero; 2. el acato del cumplimiento de las disposiciones internacionales en materia marítima. Se ha ignorado el aspecto fundamental para el desarrollo del sector: la inversión y programas de fomento en infraestructura de la industria nacional.
- Para lograr que el transporte marítimo de petróleo se realice en condiciones óptimas para el medio ambiente y la tripulación, existe un impedimento: la brecha entre las disposiciones internacionales y la realidad comercial, es decir, mientras que la Organización Marítima Internacional (OMI) busca implementar medidas de seguridad integrales sin considerar el precio que conllevan, las empresas navieras y armadoras buscan reducir los costos sin importar sus repercusiones.

Esta investigación se respalda principalmente en la teoría de la dependencia, la cual explica el fenómeno del subdesarrollo en América Latina, entiende que países ricos y pobres son parte del proceso de evolución del capitalismo. El paradigma del **estructuralismo** y su evolución el **neoestructuralismo** (*ver cuadro 1, pág.IV*), se centran en las desigualdades de la economía internacional conocidas como el Debate Norte-Sur. El neoestructuralismo es un paradigma alternativo al neoliberalismo, intenta conciliar las relaciones de dependencia con algunos factores positivos del comercio global como la competitividad en el mercado mundial, el sistema de precios y la disciplina fiscal, invita a no tener una actuación excesiva en el libre mercado sino selectiva, propone la acción dinámica del Estado y el mercado.

### CUADRO 1

PARADIGMA	CLÁSICO		ESTRUCTURALISTA	DE LA SOCIEDAD GLOBAL
	ESTATOCENTRISTA	NEORREALISTA		
<b>Interpretación</b>	<p><b>En lo interno:</b> reina el orden, la ley y la paz.</p> <p><b>En lo internal:</b> reina la anarquía, el Estado opera en función de sus intereses y su fuerza militar.</p>	<p>-Esencia realismo, acepta que han surgido otros actores estructurada.</p> <p>-Reconoce a las grandes potencias, el poder está jerarquizado entre los Estados soberanos.</p>	<p>-Explica la dependencia del Tercer Mundo como resultado de la interdependencia que mantiene intercambios desiguales.</p> <p>(Debate Norte-Sur)</p>	<p>- Después de la 2GM la comunidad internacional global se transformó, ahora demanda relaciones de interdependencia y cooperación.</p> <p>- Seguridad Nacional, contexto de distensión (Debate Este-Oeste).</p>
<b>Agentes y unidades análisis.</b>	Estado y estadistas.	-Estado. -Reconoce existencia de otros actores trasnacionales.	Clases y empresas trasnacionales, ONG's Mov. De Lib. Nal.	Estado, agentes trasnacionales, ONG's (hoy OSC's), org. intergubernamentales.
<b>Aplicable a fenómenos...</b>	Explica el equilibrio de poder, y la política de lucha de poder: cómo los Estados hacen la guerra, operan su diplomacia y ejercen el D° internacional.	La política internacional se sigue rigiendo por el interés nacional y la lucha por el poder.	El fenómeno del subdesarrollo en América Latina y acciones al respecto. Los gobiernos de la CEPAL basaron sus políticas económicas en Inversión extranjera, esto fue mal visto por los teóricos con enfoque dialéctico.	-Surgen nuevos problemas y retos con factores cult., tecno. y econ. -Políticas internas e internacionales se conjugan. -Proclama la participación de actores no estatales en las RRII.
<b>Relación política Y economía</b>	Predomina la política, la economía solo apoya al Estado.		Política subordinada a la economía. El Estado es la estructura	La cooperación es algo natural y la política ayuda al libre mercado.
<b>Teorías que engloba</b>	Teoría Realista y Teorías Geopolíticas.		-Teoría Dependencia -Teoría del Imperio -Juego Suma Cero	-Teoría Funcionalista -Teoría de Disuasión -Toma de Decisiones -Desarrollo interno.
<b>Autores</b>	<p><b>Raíces pensamiento:</b> Mencio, Tucídides y Kautilya .</p> <p><b>Antiguo:</b> Maquiavelo y Hobbes.</p> <p><b>Contemporáneos:</b> Niebuhr, Haegel, Kenan, Morgenthau, Hoffman, Stanley.</p>	<p><b>Realistas estructuralistas.</b></p> <p>Kenneth Waltz, Ray Maghroori, Henry Kissinger, Richard Ashley.</p>	<p><b>Raíz pensamiento:</b> Marxismo</p> <p><b>60's</b> Neomarxismo Theôtonio Dos Santos Vania Bampirra</p> <p><b>70's</b> CEPAL Raúl Prebish, Oswaldo Sunkel (ver cuadro 2, pág.V)</p>	<p><b>Raíz pensamiento:</b> Kant (exigencia de la razón de un deseo humanitario o moral)</p> <p><b>Contemporáneos :</b> Robert O Keohane y Joseph S. Nye.</p> <p><b>EUA:</b> reto de liderazgo económico.</p>
<b>Época o años</b>	Desde la constitución del Sistema Europeo de Estados con la Paz de Westfalia 1648. 361 años de vigencia.	Finales años 70.	Inició en los años sesenta pero se consolidó en los años setenta.	Se desarrollo en los años setenta.
<b>Crítica</b>	Carece de metodología y todo lo explica en función de fuerza.	Su filosofía tiene la misma sustancia, no aplica una metodología.	No aborda temas básicos de las RRII como la guerra, la paz. Simplificación interpretativa.	-En la realidad la relación económica no es entre iguales. -Desconoce a la URSS como súperpotencia
<b>ELABORACIÓN PROPIA CON INFORMACIÓN DE:</b> los estudios de Celestino del Arenal y Theôtonio Dos Santos.				

Nos basamos en la teoría de la dependencia desde la perspectiva interpretativa de la CEPAL, y no de las corrientes marxistas o neomarxistas (ver cuadro 2). A diferencia de los últimos, que simplifican la dependencia en una relación desigual entre grupos económicos,



la CEPAL reconoce la entidad del Estado como sujeto de acción, esta perspectiva es básica para interpretar aspectos fundamentales como la legislación, las organizaciones internacionales conformadas por Estados y los compromisos internacionales, cuyo cumplimiento implica la adecuación de la legislación y la política internas.

CUADRO 2

LA TEORÍA DE LA DEPENDENCIA: DIFERENCIAS ENTRE LAS CORRIENTES DE LA CEPAL Y LA NEOMARXISTA.		
	NEOMARXISMO	CEPAL
<b>Planteamientos</b>	Enfoque dialéctico. La dependencia es el resultado del dominio del capital internacional, tras la superación del colonialismo.	Busca proyectos de desarrollo autónomos financiados con inversión del capital internacional. La industrialización traerá desarrollo, progreso, modernidad, civilización y democracia. Positivismo de Comte (la industrialización es la ideología social de las clases medias).
<b>Autores</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>o Theôtonio Dos Santos</li> <li>o Ruy Mauro</li> <li>o Vania Bambirra,</li> <li>o Centro de Estudios socioeconómicos de la Universidad de Chile</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>o Raúl Prebisch,</li> <li>o Oswaldo Sunkel,</li> <li>o Celso Furtado,</li> <li>o Fernando Henrique Cardoso (algunos autores lo ubican como marxista.)</li> </ul>
<b>Predicciones</b>	Es una teoría pesimista, plantea que la estructura económica jamás permitirá a las clases bajas de los países pobres acceder a un mejor nivel de vida.	Junto con la UNCTAD, ve a la inversión extranjera proveniente de occidente como único medio para la modernización de la región.
<b>Consecuencias</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>o Mala distribución de la renta.</li> <li>o Desgarre del tejido social.</li> <li>o Movimientos de Liberación Nacional. (ej. Levantamientos armados en México – zapatismo-, Argentina, Venezuela y Colombia.)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>o Acaba latifundismo, con la inserción de la burguesía en el campo (mov. Verde)</li> <li>o El Estado subsidia a la producción exportadora y bienes de consumo popular.</li> <li>o El Estado se endeuda en lo interno y externo por ajustes estructurales.</li> <li>o Se abandona la dimensión revolucionaria.</li> </ul>
<b>Quienes apoyan</b>	Partidos de izquierda y movimientos revolucionarios	Organizaciones Internacionales y Gobiernos latinoamericanos inclinados al <i>Status Quo</i> .
<b>Críticos</b>	Ignora fenómenos clásicos de la política internacional, como la paz y la guerra, problemas principales de las RRII. Simplificación interpretativa de todos los problemas internacionales como económicos.	Los teóricos de la dependencia de pensamiento neomarxista, critican a la CEPAL de haber tergiversado el fondo del pensamiento latinoamericano.
<b>ELABORACIÓN PROPIA CON INFORMACIÓN DE:</b> los estudios de Theôtonio Dos Santos, James Dougherty y Robert Pfaltzgraff		

Es importante remarcar que la CEPAL no ubica al pensamiento marxista ni al neomarxista como antecedente de la Teoría de la Dependencia, sino que la asume como

una teoría de estudios regionales contestaría a la Teoría del Desarrollo de W. W. Rostow, la cual interpretaba al subdesarrollo como ausencia de desarrollo y no como consecuencia de los procesos históricos de la región.

Al neoliberalismo en México se le conoce como modelo modernizador, el cual inició con el ajuste estructural de los años ochenta y noventa en Latinoamérica, canalizó la productividad y los recursos (capital y población) hacia los sectores más productivos orientados hacia la exportación; el capital privado, nacional y extranjero, penetró prácticamente en todos los sectores más productivos e importantes de la economía.

Las reformas se plantearon con metas económicas, baja inflación, presupuesto equilibrado, abolición de obstáculos al comercio, control de divisas y regulación laxa del mercado laboral<sup>2</sup>. Los instrumentos principales en la región son la UNCTAD y la CEPAL. Los países latinoamericanos, sumidos en la deuda, se insertaron en la economía mundial exportando aquello en que estaban más especializados, de mano de obra y materias primas y recursos naturales, mientras que intentaron el desarrollo a través de la atracción de Inversión Extranjera Directa.

Enfocándonos en el transporte marítimo de hidrocarburos, los buques petroleros han evolucionado técnicamente, de acuerdo con las disposiciones de la OMI, para garantizar la prevención de la contaminación de los mares por hidrocarburos, así como salvaguardar la vida humana en el mar y al medio marino. Ahora las embarcaciones requieren una infraestructura tecnológica mayor como el doble casco, además de todas las medidas de seguridad, avituallamiento, etc. El gasto económico que implica contar con tales embarcaciones las hace inaccesibles para la flota petrolera de PEMEX ya que no se ha desarrollado la marina mercante mexicana desde 1982 y el petróleo se sigue comercializando como una materia prima más.

El resultado es el que describimos en los primeros párrafos de esta introducción. Nuestro país por falta de infraestructura, de recursos económicos, y los casos de

---

<sup>2</sup> LERMAN Aida, "El debate sobre la regionalización y la globalización". *Revista Comercio Exterior*, diciembre 2006, volumen 55 num. 12 pp 1039-1046.

corrupción, ha permitido que tanto las embarcaciones propias como las rentadas no cumplan con tales disposiciones, acudiendo a practicas desleales como el uso de banderas de conveniencia.

Como ya se dijo, esta investigación se cierra en 2006, hasta ese año se aborda a profundidad el tema. Al final del capítulo 4 se mencionará –únicamente a manera de referencia- la cuarta etapa de renovación de la flota de PEMEX, la cual inició en 2008.

## Capítulo 1. Historia del Tráfico Marítimo de Petróleo.

*“Queda claro que el designio del siglo XXI se basará tanto en un chip informativo como en un barril.”*

Daniel Yergin, *La Historia del Petróleo.*

El comercio mundial de petróleo es importante porque abastece de energéticos a la industria y a las sociedades modernas. Los grandes yacimientos de petróleo sólo se encuentran en algunas zonas, pero la presencia geográfica de este energético, no siempre coincide con la riqueza económica de cada región: mientras que los países productores de petróleo carecen de la tecnología y el capital necesarios para sostener esta industria, los países desarrollados, en su mayoría, escasean de yacimientos en sus territorios.

La hipótesis central de este capítulo es que la evolución del tráfico marítimo de petróleo ha estado sujeta a los intereses de las clases dominantes empresariales y gubernamentales, cuyas decisiones están marcadas en cada coyuntura histórica y política. En el caso mexicano, desde la expropiación, la transportación de petróleo ha dependido de la paraestatal Petróleos Mexicanos (PEMEX), por consiguiente su fomento o descuido ha dependido de las necesidades políticas del gobierno mexicano.

El objetivo es realizar un bosquejo histórico del desarrollo de los buques petroleros a través de la historia y también como se ha integrado la flota de PEMEX. El presente capítulo tiene dos apartados: 1. se aborda la evolución histórica de los buques petroleros; 2. se explica este fenómeno en la flota marítima de PEMEX dentro de los modelos económicos adoptados por México. Lo anterior para dar paso, en los próximos capítulos, al estudio de este sector en la dinámica neoliberal y el modelo modernizador.

## 1.1 Evolución de los buques petroleros

La evolución de los buques petroleros ha respondido a dos factores importantes: comercial y político. Primeramente, se fue desarrollando la flota petrolera conforme a la necesidad de abastecer de energéticos a los países que empezaban a industrializarse. Posteriormente, con las guerras mundiales, los intereses comerciales se transformaron en intereses políticos, debido a que se necesitaba el petróleo para el suministro a los países en pugna, esto aunado al aumento de la demanda del hidrocarburo.

Subsecuentemente, en el escenario internacional se registraron cambios que coadyuvarían al desarrollo de los buques petroleros. La evolución más significativa sería con el cierre del Canal de Suez, debido a que fue necesario transportar el crudo de Medio Oriente a Europa con los llamados “súper-petroleros”, los cuales se trasladaban alrededor de África. La evolución más reciente ha sido la implementación del doble casco, por motivos de seguridad.

### 1.1.1 La revolución industrial y la nueva era de transportes.

A finales del siglo XIX ocurrió la Segunda Revolución Industrial<sup>1</sup>, la cual se caracterizó por el auge de la industria mecanizada y el uso de nuevas fuentes de energía, como el petróleo y posteriormente la electricidad. El motor de combustión revolucionó los transportes que hasta ese momento utilizaron la máquina de vapor; a partir de entonces, el ferrocarril y los automóviles se desplazaron con mayor potencia y contaminaron menos; los hermanos Wright inventaron el primer avión con esta tecnología; fue hasta la Segunda Guerra Mundial que las embarcaciones se convirtieron al motor de combustión, al principio con fines militares.

---

<sup>1</sup> La Primera Revolución Industrial, ocurrió en Gran Bretaña entre 1760 y 1780, en aquella acontecieron las invenciones más importantes desde el descubrimiento de la agricultura (en el Neolítico): en 1876 Fulton adaptó la máquina de vapor a un barco, el cual se utilizó durante un siglo. La Segunda Revolución Industrial inició en 1870 en Estados Unidos y Europa, posteriormente se extendió a Reino Unido y a Japón, se caracterizó por generar la fabricación de productos de manera masiva y mecanizada, dando un gran salto económico. DEANE, Phynis, *La primera revolución industrial*. Ediciones Península, España, 1998, p. 334

La producción industrial masiva se aceleró el mercado mundial acentuando la interdependencia entre los países, las economías europeas necesitarían cada vez más del abasto de materias primas de las ex-colonias (como el caso de los energéticos) y éstas últimas, poco a poco, se hicieron “importadoras de todo lo demás”, lo que determinó su dependencia económica y política. En este tiempo imperaba el liberalismo, los gobiernos de los Estados con grandes economías aún no regulaban la producción al interior de su territorio.

La Segunda Revolución Industrial también significó una transformación social, en el siglo XX las naciones industrializadas mejoraron su nivel de vida al tener acceso a automóviles, electrodomésticos y nuevas actividades como la recreación, dispersión y turismo. Asimismo, la sociedad vivió una revolución en términos de valores y participación en la vida pública.

### 1.1.2 Inicio de la era del Petróleo.

El petróleo se conoce desde la antigüedad, distintas culturas lo utilizaron como medicamento para la construcción o para alumbrar. La industria del petróleo inició en Estados Unidos a finales del siglo XIX como fuente de iluminación. George Bissell\*\* fue el precursor de la transformación de crudo, llamó *keroseno* al aceite mineral refinado, el cual fue adaptado en lámparas para su comercialización<sup>2</sup>.

La Seneca Oil Company absorbió la idea de Bissell y comisionó a Edwin L. Drake, a buscar yacimientos suficientes para abastecer de esta nueva industria<sup>3</sup>. Drake encontró el primer pozo en Titusville, Pensilvania el 28 de Agosto de 1859, el cual daba 35 barriles de 159 litros al día<sup>4</sup>. El éxito que tuvo la Seneca produjo una oleada de aventureros, pues encontrar pozos significaría encontrar fortunas fáciles.

---

\*\* A George Bissell se le conoce como el padre de la Industria del Petróleo, era un abogado de Nueva York.

<sup>2</sup> YERGIN, Daniel, *La historia del petróleo*, Buenos Aires, Argentina, 1992, pp. 21-23

<sup>3</sup> MEJIDO, Manuel, *Los aventureros del Petróleo*, México, ed, Grijalbo, 1980 p.10

<sup>4</sup> Ibidem p.11

A partir de 1865 este sector tomó gran importancia en la economía estadounidense, al finalizar la guerra civil gran parte de la población se involucró en este y migró a Pensilvania, ese mismo año se creó la primera empresa de extracción, la Rock Oil Company<sup>5</sup>.

Los yacimientos de Pensilvania eran enormes, su explotación por productores y refinadores fue tal, que se necesitó expandir el mercado por Estados Unidos y posteriormente Europa. Consecuentemente surgieron diversos modos de transporte para su comercialización, al principio el *keroseno* se transportaba en carretas de las plantas de producción y refinerías a las poblaciones próximas, pero los precios que ofrecían los carreteros eran muy elevados, lo que conllevó a implementar las tuberías como una alternativa de transporte<sup>6</sup>. Los ferrocarriles trasladaban el petróleo a largas distancias, a ciudades como Nueva York y Nueva Jersey, mientras que en las urbes, el *keroseno* se repartía a las casas en los autos-cisterna, un barril sobre una carreta jalado por un caballo.

En 1870 nació la Standard Oil Company, compañía de John D. Rockefeller. Con el tiempo su refinadora se convirtió en una de las empresas más poderosas\* y a él, en uno de los hombres más ricos e influyentes del mundo. Rockefeller inició el negocio del petróleo apoderándose de la exploración, la extracción, la refinación, el transporte y la comercialización, practicando una guerra de precios contra las demás compañías, se alió con Henry Flager, constructor y gestor de los ferrocarriles de Florida para reducir los costos del transporte, ambos desbancaron al resto de los competidores, y aquellos rivales que se pudieran mantener eran absorbidos por la empresa<sup>7</sup>. Para 1892 cuarenta compañías del mercado estadounidense se sometieron a la Standard Oil Trust\*\*. La Standard logró dominar el 90% del mercado estadounidense por medio de prácticas monopólicas.

---

<sup>5</sup> YERGIN, Daniel, *Op. Cit.*, pp. 43-44

<sup>6</sup> *Ibidem.* pp. 40-41

\* El mercado estadounidense se había inundado de productos de la calidad más diversa, muchas compañías timaron a sus usuarios. El éxito de John Rockefeller fue que ofrecía una calidad "Standard" a todos sus clientes que prefirieron su firma. De allí surgió el nombre de la compañía.

<sup>7</sup> *Ibidem.* pp. 46-48

\*\* El *trust* es una combinación por la cual un número restringido de grandes empresas consiguen dominar el sector de la economía.

Para 1880, solo los pozos de Pensilvania abastecían de *keroseno* al mercado mundial. Paulatinamente se encontraron grandes reservas en Texas, Oklahoma, Ohio, Louisiana, California, Illinois y Kansas. El mercado de *keroseno* se expandió primero por todo Estados Unidos, después en Europa y finalmente en el resto del mundo. En 1880 la fiebre del petróleo contagié al mundo, nuevos empresarios exploraron la existencia de yacimientos en otros puntos del planeta, como los hermanos Nobel en Bakú y Marcus Samuel y Henry Detering (Royal Dutch)<sup>\*\*\*</sup> en Birmania, Sumatra y posteriormente Persia.

En 1891, inicio el mercado mundial del petróleo con la primera exportación de Nueva York a Londres, el *keroseno* fue transportado en barriles<sup>\*</sup>, allí, tuvo la mayor demanda del mercado. Más tarde, en Rusia los hermanos Nobel realizaron investigaciones en petroquímica e inversión en medios de transporte más adecuados<sup>8</sup>, en 1878 Ludwin Nobel construyó el primer buque cisterna llamado “Zoaster” que transportaba el aceite *a granel* por el Mar Caspio, este fogonero era muy propenso a explosiones<sup>9</sup>.

Cuatro años más tarde, Marcus Samuel, dueño de la Shell, rediseñó los buques-cisterna bajo el concepto de “una botella flotante gigante”, el gran acierto de su diseño fue la seguridad, tenía espacio suficiente para permitir la expansión y contracción de las sustancias oleosas a diferentes temperaturas, previniendo los incendios. A partir de ese momento, los buques-cisterna petroleros obtuvieron el permiso, ante el gobierno británico, de pasar por el Canal de Suez como cualquier embarcación mercante porque se redujeron drásticamente las posibilidades de explosiones.

Samuel llamó a su armadora “Shell Transport and Trading Company”<sup>10</sup>. En el caso de la Shell, por abaratar su petróleo al reducir sus costos de

---

<sup>\*\*\*</sup> Marcus Samuel fue el fundador de la Shell y Henry Detering fue el director de la Royal Dutch.

<sup>\*</sup> El primer viaje fue a Londres, fue peculiar porque en un principio ningún marino aceptaba la encomienda por el riesgo latente a explosiones e incendios en alta mar, finalmente los primeros marineros fueron embarcados bajo el efecto de estupefacientes, llevaron exitosamente la carga.

<sup>8</sup> MACHICAO Ceballos, María Teresa, *La OPEP en la seguridad del abasto energético: El Petróleo como factor de desarrollo económico*. Ponencia dictada en el marco de la Asociación Mexicana de Estudios Internacionales, Octubre 2005.

<sup>9</sup> YERGIN, Daniel, *Op. Cit.*, pp. 72-73

<sup>10</sup> *Ibidem* pp. 76, 84-88



transporte y poder cruzar por el Canal de Suez y ofrecer el petróleo *a granel*<sup>11</sup> amenazando los mercados de la Standard en Europa y Asia.

Empresarios y aventureros se disputaron las reservas de petróleo y mercados, recurriendo a tácticas sucias como apropiarse de los pozos del vecino\*, pagar espías, crear revoluciones, instalar jefaturas regionales y difundir la idea de “el derecho de la humanidad a los energéticos, en cualquier país que se encuentren por encima de la soberanía nacional de los Estados”<sup>12</sup>. La Shell y la Royal Dutch constituyeron una amenaza para el monopolio de la Standard. En 1896 el holandés Hendrick August Wilhem Deterting, director de la Royal Dutch extendió el mercado del petróleo por China. Rockefeller y Deterting fueron grandes enemigos, con la guerra entre ambos gigantes cayeron países pequeños, encumbraron a dictadores que respondían a los intereses de los contendientes<sup>13</sup>.

### 1.1.3 La industria del petróleo en el Siglo XX.

La revolución de los transportes durante todo el siglo XX, fue gracias a la combinación de nuevas fuentes de energía y la mecanización de los procesos productivos. El ferrocarril fue el protagonista en la primera mitad, en ese tiempo también hubo grandes adelantos en caminos y rutas comerciales, se intensificó el tránsito en el canal de Suez (abierto en 1869) y la apertura del canal de Panamá en 1914<sup>14</sup>. Después de la Segunda Guerra Mundial tuvieron un auge mayor el auto transporte, la navegación y la aviación.

Muchos de los adelantos en industria y tecnología, como la invención del avión o la conversión del vapor al petróleo de los motores de los aviones, fueron tecnologías utilizadas en las dos guerras mundiales. El vio esplendor del siglo XX

---

<sup>11</sup> Un acontecimiento curioso fue que las poblaciones de esas regiones preferían los barriles de la Standard porque utilizaban las latas del *keroseno* para formar desde techos hasta utensilios. Marcus Samuel, se vio obligado a construir una fábrica de hojalata en la zona, las latas rojas fueron preferidas a las azules de la Standard porque eran más baratas y estaban en buen estado. YERGIN Daniel, *Op. Cit.*, pp. 88-89

\* Por ejemplo, esta táctica orilló al presidente Cárdenas a expropiar el petróleo mexicano en 1938.

<sup>12</sup> MEJIDO, Manuel, *Op. Cit.*, p. 11

<sup>13</sup> *Ibidem*, pp.15-17.

<sup>14</sup> HOBSBWAM, Eric, *Historia del Siglo XX*, España, sexta edición 2003. ed. Crítica. p.37.

estuvo empañado por la desigualdad y la guerra, las pequeñas empresas fueron desplazadas por los grandes conjuntos industriales y financieros, la acumulación de capital se dio mediante formulas monopolistas<sup>15</sup>.

La guerra tuvo dimensiones nunca antes vistas, “en el pasado, prácticamente ninguna de las guerras no revolucionarias y no ideológicas se había librado como una lucha a muerte o hasta el agotamiento total”<sup>16</sup>. La principal víctima de la guerra fue la sociedad civil, las muertes se contaron por millones, sufrieron hambrunas, desplazamientos forzosos, etc.<sup>17</sup>

En la primera década las empresas se rearticularon: En 1907, la Royal Dutch y la Shell se fusionaron en Oriente y en 1908 la Standard Oil se desintegró por decreto del presidente Theodore Roosevelt, esto debido a que los pocos productores independientes y la sociedad se articularon para frenar a este gigante que monopolizaba al mercado petrolero estadounidense. En Julio de 1911 se desintegró en Standard of New Jersey (Exxon), Standard of New York (Mobil), Standard of California (Chevron), Standard of Ohio (SOHIO, que después se integraría a la British Petroleum), Continental Oil (Conoco), Atlantic (se integraría con Arco y después con Sun)<sup>18</sup>.

La nueva estructura benefició a la economía estadounidense porque ahora varias empresas y no solo una se disputaría el mercado internacional. Desde ese momento, el mercado del petróleo fue dominado por las siete hermanas (Exxon, Mobil, Chevron, Texaco, Gula, Brithish Petroleum, y la Royal Dutch /Shell)

---

<sup>15</sup> Idem.

<sup>16</sup> Idem.

<sup>17</sup> Anteriormente, las guerras se hacían como pactos de caballeros, se enfrentaban los ejércitos en espacios establecidos y terminaban con un acuerdo de paz, no así en el siglo XX, las guerras modernas son desgarradoras, en ellas la población civil es pulverizada con proyectiles desde los cielos, miles de personas son movilizadas, los refugiados ascienden a millones. Como ejemplo, citamos a la guerra química que los alemanes adoptaron durante la Primera Guerra Mundial, por lo que se firmó la Convención de Ginebra de 1925 (que fue violada en la guerra de Irán contra Irak). Ibidem. pp.36-38.

<sup>18</sup> YERGIN, Daniel, *Op. Cit.*, pp.101-103

#### 1.1.4 La Primera Guerra Mundial.

Al inicio del solo XX, Gran Bretaña y Alemania lideraban al mundo<sup>19</sup>. El imperio británico ostentaba la supremacía naval, una industria sólida y un comercio fuerte; Alemania por su parte gozaba de la industria más poderosa a nivel mundial pero estaba limitada en fronteras. Ambas querían expandirse y veían a la otra como obstáculo.

La Primera Guerra Mundial fue consecuencia de diversos conflictos europeos que estaban latentes, la articulación de alianzas e intereses confrontados se activaron con el asesinato del Archiduque Francisco Fernando de Austria Hungría, heredero al trono y de su esposa por un nacionalista serbio en 1914\*.

La expansión alemana constante y el desgaste del resto de los países europeos motivaron a que Estados Unidos entrara en la guerra el 6 de abril de 1917, sus recursos y materiales superaron a las fuerzas germánicas, al final de guerra, Alemania fue obligada a aceptar las duras condiciones del armisticio.

Durante la Primera Guerra Mundial los energéticos se consolidaron como alimento de la tecnología, las potencias beligerantes se disputaron los suministros de hidrocarburos. Estados Unidos y Rusia tenían reservas dentro de sus territorios, mientras que Gran Bretaña y Alemania al carecer de yacimientos en sus territorios, necesitaban asegurarlos: Gran Bretaña encontró petróleo en Irán entre 1910 y 1913, allí puso una filial de la *Royal Dutch /Shell* a la que llamó *Anglo Persian Oil Company*<sup>20</sup>; y Alemania intentó apropiarse de los campos de Turquía en alianza secreta con Gran Bretaña<sup>21</sup>.

---

<sup>19</sup> Desde 1860 hasta 1914 duró el imperio británico, Londres era el principal centro comercial y financiero del mundo. Gran Bretaña ejerció un dominio marítimo global, la armada británica reinaba los mares. Para ejercer su dominio se valió de la diplomacia y del equilibrio de poder y en una alianza anglo-francesa para evitar que Rusia y Alemania dominaran el continente. BRZEZINSKY, Zbigniew, *El Gran Tablero Mundial*. Páidos, México 1998. p 29.

\* Gran Bretaña se alió con Francia, quien deseaba recuperar Alsacia y Lorena, Rusia por su parte quería adherirse los territorios eslavos, por lo que se alió con Italia y Japón, en un tercer bloque quedaron Alemania y Austro-Hungría y finalmente Turquía y Bulgaria.

<sup>20</sup> YERGIN, Daniel, *Op.Cit.*, pp.193-195

<sup>21</sup> MEJIDO, Manuel, *Op.Cit.*, pp.28-29

Alemania y Gran Bretaña se enfrentaron en una carrera tecnológica por la supremacía naval. “Alemania aspiraba a alcanzar una posición política y marítima mundial como la que ostentaba Gran Bretaña que ya había iniciado el declive”<sup>22</sup>. La guerra naval llegó a quedar en punto muerto, cuando ambas flotas estaban inmovilizadas una frente a la otra<sup>23</sup>. El almirante londinense Fisher impulsó la conversión de los motores de la armada del carbón al petróleo, la estrategia naval revolucionó en velocidad, eficacia y maniobrabilidad<sup>24</sup>.

La paz se estableció con el Tratado de Versalles, las potencias vencedoras (Estados Unidos, Gran Bretaña, Francia e Italia) establecieron un armisticio con condiciones muy duras para Alemania<sup>25</sup> y obligaron a la Rusia de Lenin a desarrollarse en el aislamiento, los Estados que pertenecieron a la Triple Alianza (Estados Unidos, Gran Bretaña y Rusia), administraron los territorios que se quedaron en un vacío de poder tras el hundimiento de los imperios ruso, austro-húngaro y turco, en estos territorios se intentaron establecer estados nacionales. La Sociedad de Naciones\* se creó para evitar una nueva guerra mundial.

La Sociedad de Naciones y la Paz de Versalles carecieron de reconocimiento y poder necesarios para imponerse: Estados Unidos resguardando su interés nacional se negó a unirse a dicha institución, que hubiera significado la extensión del euro-centrismo; la imposición de divisiones políticas originó algunos conflictos permanecieron durante décadas “...a mediados de la década de los años 30, lo único que quedaba del Tratado de Versalles fueron las cláusulas territoriales”<sup>26</sup>; los gobiernos de ultraderecha de Japón y Alemania desconocieron ese *Status Quo* y visualizaron el enfrentamiento armado; por último, Japón e Italia estaban inconformes con el reparto de tierras anterior<sup>27</sup>.

---

<sup>22</sup> HOBBSWAM, Eric, *Op.Cit.*, p. 38

<sup>23</sup> *Ibidem* pp. 35-36

<sup>24</sup> YERGIN, Daniel, *Op.Cit.* pp. 196-198

<sup>25</sup> A Alemania se le responsabilizó como único culpable de la guerra, la cuota por concepto de reconstrucción ascendió a 32 millones de marcos de oro, cantidad imposible de pagar: El gobierno germánico se vio endeudado en un crédito con Estados Unidos. HOBBSWAM, Eric, *Op. Cit.*, pp.104-107

La Sociedad de Naciones fue la institución que se creó después de la Primera Guerra Mundial, su objetivo era evitar nuevos conflictos internacionales, ésta no fue apoyada por Estados Unidos.

<sup>26</sup> *Ibidem*. pp.39-41

<sup>27</sup> HOBBSWAM, Eric, *Op.Cit.*, pp.39-40

### 1.1.5 El periodo entre guerras.

El periodo entre guerras duró 31 años, de 1918 a 1939, se caracterizó por la inestabilidad en lo político, lo económico y lo social. Hasta la Primera Guerra Mundial los dos países líderes en el ámbito marítimo, Alemania y Gran Bretaña quedaron vulnerables: Alemania derrotada y sometida por el armisticio, mientras que la supremacía naval de Gran Bretaña llegó a su fin perdió la supremacía naval con el “Acuerdo Naval de Washington de 1922” puso fin a la supremacía naval británica, estableció una posición 5:5:3 en relación con [sic] las fuerzas navales de Estados Unidos, Gran Bretaña y Japón. Japón tenía la fuerza naval y militar más fuerte del Medio Oriente”<sup>28</sup>.

Así, en el periodo entre guerras el sistema internacional se sumió en una crisis política principalmente porque Estados Unidos como potencia emergente, no respaldó los acuerdos de paz, ni asumió su papel de estabilizador económico, este hecho sumado a la Gran Depresión, que permitió la generación de gobiernos de ultraderecha, ocasionaron que años después Alemania, Italia y Japón agredieran la paz establecida en 1918.

En este periodo también se reestructuró el mapa político e inició la revolución del proletariado mundial\*. Por otra parte, el petróleo dejó de ser de interés meramente empresarial, ahora los gobiernos de potencias como Estados Unidos y Gran Bretaña buscaron el control sobre el petróleo que significaba poder, se intensificó la prospección de territorios en otras partes del mundo.

La Revolución Rusa de 1917 dio origen a la Unión Soviética, pretendió que el comunismo fuera un sistema político alternativo al capitalismo, la política internacional entre 1917 y 1989 se debatió en una lucha entre ambos (excepto en el periodo entre 1933 y 1945 en que Rusia se unió a los aliados para combatir al

---

<sup>28</sup> La relación 5:5:3 significa que ahora Estados Unidos y Gran Bretaña estaban a la par (5:5), mientras que el número 3 corresponde a Japón como potencia emergente en el ámbito marítimo. Así, Estados Unidos equiparó su potencia naval con la de Gran Bretaña, pero si la unía con la de Japón, la sobrepasaba. HOBBSWAM, Eric, *Op.Cit.*, p.43

\* Autores como Hobsbwam reconocen a la Revolución Rusa de 1917 como la primera revolución del siglo XX y de la historia, si bien es cierto fue la primera revolución que convocó a la sublevación del proletariado a nivel mundial, 7 años antes ocurrió la revolución mexicana.

fascismo<sup>29</sup>). La Revolución Bolchevique generó dos cambios políticos profundos, generó el término de la diplomacia secreta<sup>30</sup> y los países capitalistas promovieron los subsidios para generar el Estado del Bienestar para prevenir que la izquierda se radicalizara y fortaleciera al comunismo<sup>31</sup>.

El crack de la Bolsa de Nueva York del 28 de octubre de 1929, sumergió al mundo en la más profunda crisis ocurrida hasta entonces. La mundialización económica se estancó y retrocedió, los Estados comenzaron implementar sus barreras arancelarias para proteger sus mercados nacionales, el mercado mundial decreció 60%<sup>32</sup>. Fueron tres las causas de la Gran Depresión: 1. que el crecimiento industrial durante la Primera Guerra Mundial no encontró un mercado que soportará tal expansión en la posguerra; 2. la debilidad económica alemana vulneró la economía europea; 3. Estados Unidos se convirtió en la economía más fuerte y el principal acreedor del mundo tras la guerra, pero al no asumir su papel de estabilizador de la economía, provocó el desequilibrio y el colapso<sup>33</sup>. Fue hasta 1932 que algunas economías europeas comenzaron a florecer.

El petróleo se consolidó como un elemento esencial para los gobiernos y las naciones, aseguraba la prosperidad económica y el poder de los mismos, por consiguiente, las relaciones entre compañías petrolíferas y Estados se rearticulaban<sup>34</sup>. Durante este periodo se fomentó la prospección de nuevos yacimientos\*, Medio Oriente fue explorado en las décadas de 1930 y 1940, los gobiernos de la zona permitían la prospección de sus territorios a cambio de concesiones, si las exploraciones resultaban satisfactorias, las compañías instalaban una filial con nombres como "Irak Oil Company" o "Kuwait Oil Company" y pagaban una pequeña renta a los gobiernos.

---

<sup>29</sup> HOBBSWAM, Eric, *Op.Cit.*, p.64

<sup>30</sup> El presidente estadounidense Woodrow Wilson determinó esta política internacional en sus 14 puntos, luego de que los bolcheviques publicaron los documentos del imperio zarista que contenían el destino de Europa y Oriente próximo decididos por los aliados cuando finalizara la guerra. HOBBSWAM, Eric, *Op.Cit.*, p.41

<sup>31</sup> *Ibidem.* p.102

<sup>32</sup> *Ibidem.* pp.95-103

<sup>33</sup> *Ibidem.* pp.104-107

<sup>34</sup> YERGIN, Daniel, *Op.Cit.*, pp.244 y 302

\* Como se vio anteriormente, los primeros yacimientos explotados fueron los de Estados Unidos, posteriormente los de Bakú, Sumatra, etc. Paulatinamente se encontraron reservas en Bakú (URSS, hoy capital de Azerbaiján); en Medio Oriente en Mesopotamia (hoy Irak), Persia (Irán), Arabia Saudita y Kuwait. Finalmente en México y Venezuela en América Latina.

Los señores del petróleo, Rockefeller y Deterting, habían hecho una tregua durante la Gran Guerra, pues ambos abastecían a la Triple Alianza, pero una vez terminada la conflagración, regresaron las batallas, Henry Deterting, resultó doblemente afectado, perdió muchos yacimientos concedidos por el Zar Nicolás II cuando el gobierno bolchevique nacionalizó el petróleo ruso<sup>35</sup>, por lo que maquinó y financió múltiples y costosas tácticas para derrocar a la Unión Soviética, por ejemplo, propuso a Gustav Nobel formar una flota de guerra para invadir y derrocar a los bolcheviques<sup>36</sup>.

Las relaciones entre el gobierno de Stalin y Deterting, dueño de la Royal Dutch Shell, se tensaron demasiado, cuando John Rockefeller pagó sobornos e intrigas al gobierno soviético hasta que en 1922 rompió relaciones con Inglaterra afectando al mercado de la Royal Dutch/Shell. Cinco años después, José Stalin vendió a Rockefeller 4 millones de barriles de petróleo y le devolvió a Francia las concesiones otorgadas durante el gobierno del Zar<sup>37</sup>.

### 1.1.6 La Segunda Guerra Mundial.

La Segunda Guerra Mundial comenzó cuando los gobiernos de Alemania, Italia y Japón condenaron al Tratado de Versalles de injusto e inaceptable. Los dos gobiernos primeros eran de ultraderecha y esparcieron los ideales del nazismo y el fascismo por el resto del mundo, por esta razón, Alemania se convirtió en el peor enemigo de Estados Unidos<sup>38</sup>. El triunfo de Hitler en el partido nacional-demócrata hizo del nazismo\* un movimiento ideológico universal.

En la Segunda Guerra Mundial la mayoría de los países se posicionaron entre fuerzas pro y anti-fascistas, aunque no todos se enfrentaron. El fascismo\*\* consideró como enemigo a todos los países de economías liberales o comunistas,

---

<sup>35</sup> MEJIDO, Manuel, *Op.Cit.*, pp.20-21

<sup>36</sup> *Ibidem.* p.22

<sup>37</sup> *Ibidem.* p.23

<sup>38</sup> HOBBSWAM, Eric, *Op.Cit.*, p.125

\* Hitler concibió al racismo como un mecanismo para crear una súper-raza humana destinada a dominar al mundo mediante la reproducción selectiva y la eliminación de los menos aptos.

\*\* De acuerdo a Eric Hobsbwam, se denomina fascismo tanto a los movimientos nazi y fascista debido a la similitud de sus idearios.

a los que pretendía destruir, por ello Estados Unidos, Gran Bretaña y Rusia se aliaron para contenerlo militarmente. En 1947 con el inicio de la guerra fría, este bloque se desintegró y países liberales y soviéticos se volvieron a enfrentar.

En esta guerra se acentuó la disputa por el control de los suministros de petróleo. Las tres confrontaciones más representativas fueron la Batalla del Atlántico, la conflagración entre Estados Unidos y Japón y la batalla entre Rusia y Alemania. No se va a tocar esta última porque fue terrestre y no hubo ningún evento en que participaran los buques petroleros.

En la Batalla del Atlántico los buques cisterna jugaron un papel protagónico, se libró entre Estados Unidos y Alemania. Inició cuando submarinos alemanes bombardearon a los buques petroleros que suministraban petróleo desde Estados Unidos hasta Gran Bretaña. En 1943 se habían hundido 108 buques, para contrarrestar los ataques se aumentó el patrullaje estadounidense y los británicos descifraron los códigos navales de Alemania, para desarticular sus estrategias. La batalla del Atlántico terminó con la rendición de Alemania cuando había perdido 30% de sus submarinos<sup>39</sup>. El enfrentamiento entre Estados Unidos y Japón inició con el controvertido ataque contra Pearl Harbor, también fue un enfrentamiento vía marítima que finalizó con el lanzamiento de las bombas de Hiroshima y Nagasaki.

Como resultado de la competencia tecnológica, la armada estadounidense desarrolló grandes bases flotantes, compuestas por tanques de combustible, barcos de reparación, embarcaciones auxiliares, remolcadores, muelles flotantes, barcos de salvamento, barcos de iluminación, de almacenes y submarinos<sup>40</sup>.

Para las Potencias del Eje los obstáculos permanentes fueron la falta de presupuesto y principalmente la falta de combustible, lo que ocasionó su derrota. Por segunda ocasión, Alemania y Japón se desplomaron cuando se agotaron sus

---

<sup>39</sup> YERGIN, Daniel, *Op.Cit.*, pp. 492-478

<sup>40</sup> *Ibidem*. 479



reservas para soportar la guerra<sup>41</sup>: la primera vez fue en la Primera Guerra Mundial, cuando Rusia impidió a Alemania posicionarse de los campos de Rumania y Baku<sup>42</sup> En la Segunda Guerra Mundial los amos del petróleo, Rockefeller y Deterting, abastecieron a los aliados, mientras que Estados Unidos y Rusia bloquearon el acceso de las Potencias del Eje a los países con yacimientos.

Se estableció una simbiosis entre gobiernos y fabricantes de armamento conocido como “complejo-militar-industrial”<sup>43</sup>. La demanda masiva de armamento requirió del fomento del desarrollo tecnológico y del sistema de gestión, lo que propició las alianzas con la iniciativa privada en producción de armas y elaboración de proyectos ferroviarios y de complejos portuarios<sup>44</sup>.

El holocausto causó cuantiosos daños a la humanidad, además de las cuantiosas pérdidas de vidas, los desplazamientos poblacionales y las migraciones forzosas que muchas veces se aplicaron como estrategia “los campos de concentración sirvieron como factor de disuasión frente a la posible oposición comunista”<sup>45</sup>. El costo en vidas humanas y material fue inútil, los objetivos de la conflagración resultaron absurdos, vencedores y vencidos quedaron arruinados: los vencedores en la bancarrota y los vencidos con revoluciones internas<sup>46</sup>.

Estados Unidos fue el único país que no quedó devastado por las repercusiones de la guerra. Las empresas que controlan los energéticos, se beneficiaron ampliamente al abastecer la industria de la guerra, el petróleo “convertido en la sangre industrial del siglo XX, ha reportado increíbles fortunas las grandes compañías petroleras y sumido en la miseria y hambre a los países productores”<sup>47</sup>.

---

<sup>41</sup> VÉASE: Ibidem. pp. 433-435. 438-441. 462-463, 479-480

<sup>42</sup> VÉASE: Ibidem. pp.236-241

<sup>43</sup> HOBBSWAM, Eric, *Op.Cit.*, pp.53-55

<sup>44</sup> Ibid.

<sup>45</sup> Ibidem. p.155

<sup>46</sup> Ibidem. p.38

<sup>47</sup> MEJIDO, Manuel, *Op. Cit.*, p.28

### 1.1.7 La posguerra: la guerra fría.

La posguerra se caracterizó por el sistema bipolar de la guerra fría y la prosperidad económica de la edad de oro, sobre la cual profundizaré más adelante.

La Conferencia de Yalta de febrero de 1945 fue un reunión entre los mandatarios de Estados Unidos, Franklin Roosevelt; de Gran Bretaña, Winston Churchill; y de Rusia, Josif V. Stantlin en la que se reorganizó el mapa europeo, este evento se consideró el inicio de la Guerra Fría, se comprometieron con la reconstrucción de Europa, la división de Alemania en cuatro zonas y se estipuló la futura reunión de San Francisco que sería el 26 de junio de 1945.

Al terminar la Segunda Guerra Mundial no se firmó ningún acuerdo de paz<sup>48</sup>. El Tratado de San Francisco creó la Organización de las Naciones Unidas (ONU) cuyo principal objetivo sería salvaguardar la seguridad y paz internacionales, aunque hoy en día se encuentra débil, pues muchas de sus recomendaciones no se logran concretar; la Organización del Tratado de América del Norte (OTAN) en lo militar; los acuerdos de Breton Woods hoy Fondo Monetario Internacional (FMI) y el Banco Internacional para la Reconstrucción y el Desarrollo (BIRD) que en la actualidad se denomina Banco Mundial (BM); y en lo comercial, la propuesta de una Organización Internacional de Comercio se redujo al Acuerdo General de Aranceles y Tarifas (GATT, por sus siglas en inglés)<sup>49</sup>.

En este orden internacional en el que los Estados occidentales adoptaron a la democracia como forma de gobierno y se dieron los primeros pasos hacia el neoliberalismo y la integración económica, la adaptación de estructuras internas, permitiría la participación de los gobiernos en las instituciones internacionales nacientes, ya que el éxito de la política internacional, cuyo cumplimiento dependía de la observancia de los compromisos adquiridos al interior de las mismas.

---

<sup>48</sup> HOBBSWAM, Eric, *Op.Cit.*, p. 55

<sup>49</sup> *Ibidem.* p.277

La balanza de poder ha jugado un papel fundamental, pues las políticas han sido definidas por los países desarrollados con relación a su interés nacional respectivo, los países en desarrollo no siempre se han beneficiado por las políticas económicas internacionales porque han financiado su desarrollo con endeudamiento de estas instituciones generando su dependencia.

En ese nuevo momento histórico, la política mundial se transformó, una vez que Alemania e Italia fueron derrotadas con sus idealismos, la alianza anti-fascista entre Estados Unidos, Gran Bretaña y Rusia se disgregó en dos sistemas antagónicos, capitalismo y socialismo, todos los países se aliaron a un sistema, cada facción era representada por una potencia militar, ambos se disputaron la hegemonía. La Guerra Fría a grandes rasgos consistió en una carrera armamentista, ambos bloques evolucionaron su tecnología militar e incrementaron su arsenal de armas, por el temor a una tercera guerra mundial que causaría gran destrucción la conflagración nunca ocurrió, se le denominó la contención política<sup>50</sup>.

Durante las labores de reconstrucción de los países abatidos, ambos bandos temían ataques de sus adversarios. Estados Unidos apoyó la reconstrucción de los países capitalistas europeos implementando el Plan Marshall para fortalecer a las economías occidentales y a Japón, por medio de un sistema de pagos de transferencias largos implementados por el BIRD. Asimismo, combatió el avance comunista posterior a 1944 y la extensión del poder soviético por diversos medios, desde la ayuda económica, la propaganda ideológica, pasando por la subversión militar oficial y extraoficial, hasta la guerra abierta, si era necesario sin el apoyo local<sup>51</sup>.

Durante la posguerra, el mundo desarrollado gozó de estabilidad política y social, sin embargo, los países subdesarrollados sufrieron de inestabilidad y enfrentaron revoluciones y golpes de estado, la forma más común de luchar

---

<sup>50</sup> Ibidem. pp. 239-241

<sup>51</sup> Ibidem. p. 433

después de 1945 fue la guerra de guerrillas<sup>52</sup>. Los protectores del *status quo* global, identificaron a esa inestabilidad con el comunismo soviético.

En la década de los años 50, la ola de descolonización y revoluciones del tercer mundo transformaron al mapa político: en cifras, los países de Asia se quintuplicaron; en África hasta 1939 existía un solo país, tras la ola de descolonización de la posguerra más de cincuenta países se independizaron; mientras que en América Latina aparecieron doce Estados más<sup>53</sup>.

Un evento que marcó el inicio de la posguerra fue la expropiación del canal de Suez por parte del presidente egipcio Gama Abdel Nasser, el 26 de julio de 1956. Lo motivó un sentimiento panarabista y antibritánico, aseguró que los mismos Estados que atacaron a Palestina eran quienes saqueaban las riquezas árabes. El 5 de noviembre de ese año hundió varios barcos en el canal de Suez para prohibir el paso directo de los petroleros de Oriente a Europa. Ante esta acción Alemania y Francia le declararon la guerra unilateralmente a Egipto. Este ha sido el único intento de tomar una política militar independiente al margen de la OTAN, a excepción de este evento las alianzas militares no se han salido de esta organización<sup>54</sup>.

El entonces presidente estadounidense Dwight Eisenhower exigió la salida de las tropas, anglo francesas de Suez, si bien no apoyaba en lo absoluto al presidente Nasser, el gobierno estadounidense no permitiría ser desplazado de una conflagración de tal magnitud, Estados Unidos no podía entrar a la guerra porque las elecciones estaban próximas y el presidente Eisenhower había postulado su reelección<sup>55</sup>.

El Canal de Suez quedó cerrado entre 1969 y 1975, la única ruta marítima posible era fue el “Cabo de la Esperanza” que bordea África. En tiempos de

---

<sup>52</sup> Se conoce como guerrilla a las actividades armadas de un grupo de civiles, generalmente campesinos que no pertenecen al ejército regular, Su ideario es político y generalmente se pronuncian contra el gobierno argumentando injusticia social. Su lucha se caracteriza por los ataques sorpresa, debido a que conocen bien su territorio. Ibidem. p.436

<sup>53</sup> Ibid.

<sup>54</sup> Ibidem. p.245

<sup>55</sup> VÉASE: YERGIN, Daniel, *Op.Cit.*, pp.646-652

Guerra Fría era muy arriesgado optar por los ductos que cruzaban Medio Oriente, por ello en 1956 los japoneses evolucionaron los buques petroleros en tamaño y capacidad de transportación, los ahora “súper petroleros” transportaban grandes volúmenes de petróleo a mayor velocidad gracias a los motores de diesel mejorados.<sup>56</sup>

### 1.1.8 La edad de oro.

Se considera “Edad de Oro” al periodo ocurrido en las décadas de los años 50 y 60 en la posguerra, su nombre hace referencia a la abundancia económica y comercial a la que accedió la población civil estadounidense. La producción de bienes de consumo se disparó, causando la mejora del nivel de vida de la población y la migración del campesinado a las ciudades, ambos fenómenos se han acentuado hasta hoy en día.

El consumo total de energía aumento tres veces. El aumento mundial del uso del petróleo primero que nada lo impuso el rápido crecimiento económico y aumento de ingresos que se derivaban de él. Las naciones industrializadas disfrutaban de un mejor nivel de vida impensable hace 20 años, había solvencia económica la gente gastaba en construcción de casas, electrodomésticos, calefacción y aire acondicionado, más de un carro. Además se dio el auge de la petroquímica que transformó el petróleo o gas natural en productos químicos y plásticos para el consumo humano<sup>57</sup>.

Se disparó el consumo de energías fósiles –gas natural y petróleo, pues su precio era tan bajo que el barril llegó a costar menos de un dólar. En las décadas de 1950 y 1960 el precio del petróleo era muy barato. Cada país exportador de petróleo quería que sus concesionarios vendieran mayores volúmenes para obtener más ingresos. En esos años, el sector petrolero era inmenso en producción, reservas y consumo<sup>58</sup>.

---

<sup>56</sup> Ibidem. pp.657 y 718

<sup>57</sup> VÉASE: Ibidem. pp. 717-778

<sup>58</sup> Ibid. 717-778

En la Edad de Oro se formó el “proceso de fabricación trasnacional”, la fabricación de un solo producto en varias regiones. Los países en desarrollo se insertaron en esta dinámica en la década de los años setenta, mediante la atracción de inversión extranjera exportaron productos de maquila. Para que esta producción masiva fuera posible, fue necesaria una nueva revolución en el sector transporte que hizo factible en tiempo y precio la producción de un solo artículo en varias regiones geográficas<sup>59</sup>. Las flotas de petroleros se multiplicaron y los petroleros de tamaño normal dieron paso a los súper petroleros<sup>60</sup>.

A partir de los años 60, la economía se hizo cada vez más trasnacional, las fronteras estatales se consideraron barreras al comercio y que solo causaba complicaciones. La masa urbana de los países occidentales accedió a bienes y servicios que antes eran exclusivos de las minorías como los electrodomésticos, autos, teléfono, plásticos los ordenadores y el turismo de playa.

Otro fenómeno fue el desplazamiento masivo del campesinado a las ciudades. Desde el neolítico hasta la primera mitad del siglo XX, el 90% de los seres humanos pertenecían al sector rural, las actividades agrarias tenían una lógica de autoconsumo. En la edad de oro la mayoría de la población se ocupó en las industrias de la maquila y los servicios. En el campo se dio la “revolución verde” como se conoce a la producción agrícola y pecuaria mecanizadas, se introdujeron métodos de cultivo sistemáticos de cultivo de alto rendimiento principalmente en zonas del los países en desarrollo. Esta tendencia, que inició en los años 60, ocasionó que estos países dejaran de alimentarse así mismos<sup>61</sup>.

### 1.1.9 Década de los años 70

Hasta 1971, la convertibilidad al oro terminó, y con ello la estabilidad del sistema internacional de pagos, pues el dólar funcionaba como estabilizador gracias a que estaba vinculado a una cantidad concreta de oro<sup>62</sup>.

---

<sup>59</sup> HOBBSWAM, Eric, *Op.Cit.*, p. 283

<sup>60</sup> YERGIN, Daniel, *Op.Cit.* p. 718

<sup>61</sup> HOBBSWAM, Eric, *Op.Cit.*, p. 295

<sup>62</sup> *Ibidem.* p. 246.

En los años 70, Estados Unidos entró en una crisis económica que sumió a la economía mundial, esta depresión ocurrió en una coyuntura concreta: estaba reciente la derrota en Vietnam, la devaluación del dólar y el escándalo del Watergate. En esta década ocurrió la primer crisis de los energéticos, cuando los países de la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) asumen el control del precio del barril. A partir de esta crisis, el mundo industrializado buscó una forma e depender menos del petróleo de la OPEP, a través de la Agencia Internacional de Energía, dio preferencia al consumo de petróleo de “países no conflictivos” como Noruega, Egipto y México<sup>63</sup>.

Las medidas afectaron a la OPEP, por lo que sus miembros se dividieron en países Halcones integrados por Irán, Argelia y Libia y hasta la Guerra del Golfo Irak quienes tienen políticas radicales; y los países Palomas: Arabia Saudita, Emiratos Árabes Unidos, Qatar y Kuwait que diseñan sus políticas económicas con base en los intereses estadounidenses.

### 1.1.10 Referencias sobre las décadas de 1980 y 1990

A partir de 1980 el comercio internacional se intensificó enormemente, varios países del tercer mundo, como México, intensificaron su comercio exterior, abriendo sus barreras arancelarias y adecuando sus instituciones públicas. Con esto, la división internacional del trabajo se rearticuló, en este sentido, las plantas productivas se trasladaron a países del tercer mundo, mientras que los países más desarrollados se concentraron en la innovación tecnológica y la especialización en servicios.

Con más énfasis a partir de la década de los años 90, con la caída del bloque socialista, los países comenzaron a formar bloques, primero bipolar y en la última década del siglo XX y principios del siglo XXI en unipolar, multipolar y tripolar, según las diversas coyunturas, todavía no se ha asumido cual es el

---

<sup>63</sup> MACHICAO Ceballos, María Teresa, *La OPEP en la seguridad del abasto energético: El Petróleo como factor de desarrollo económico*. Ponencia dictada en el marco de la Asociación Mexicana de Estudios Internacionales, Octubre 2005.

orden actual. La integración en áreas y regiones inicia en lo comercial, pero puede llegar a la consolidación de entidades supranacionales<sup>64</sup>.

Esta dinámica comercial favoreció el desarrollo marítimo para transportar los productos de una maquila a otra y bienes terminados. Las embarcaciones han mejorado, incluso algunas de ellas hoy en día utilizan energía nuclear. Así mismo la Organización Marítima Internacional (OMI) ha suscrito las normas de Seguridad Marítima y prevención de accidentes marítimos, como el uso del doble casco para poder navegar en aguas internacionales.

---

<sup>64</sup> Por ejemplo la Comunidad Europea “un organismo sin precedentes para integrar las economías, los sistemas legales y una serie de Estados-nación independientes”, que después evolucionó a la Unión Europea. Ibidem. p. 243



## 1.2 Historia de los buques petroleros mexicanos en el marco de los Modelos Económicos de Desarrollo.

En esta segunda parte del capítulo se elabora un recuento del desarrollo histórico de la flota petrolera mexicana haciendo énfasis en las dos industrias que intervienen en su historia, la marina mercante y el petróleo. Por medio de los modelos económicos, México ha buscado el crecimiento y el desarrollo económicos a lo largo de su historia, cada gobierno ha definido el rumbo del aparato estatal y las políticas económicas según el contexto histórico y las coyunturas también han determinado el fomento o no de sectores económicos específicos.

Haciendo referencia al sector marítimo, México tiene gran potencial gracias a su situación geográfica privilegiada<sup>65</sup>, no obstante, ha sido poco explotado a lo largo del tiempo con excepción de dos periodos: en la época colonial fue aprovechado por los españoles y en los años posteriores a 1980 en que se acentuó la integración económica, empresas extranjeras invirtieron en los puertos. En esta investigación, ambos casos se asemejan en que el fomento del sector marítimo ha sido porque prevalece el interés privado exterior a diferencia de los periodos de economía cerrada.

Por su parte, desde la expropiación, el petróleo mexicano ha sido una constante fuente de divisas, empero se consolidó como pilar hasta el sexenio del Presidente López Portillo, junto con el director de PEMEX, Jorge Díaz Serrano promovieron “una actividad febril en todas las áreas de la actividad, el crecimiento fue sin paralelo”, las divisas por hidrocarburos ocuparon 75% de su ingreso total anual<sup>66</sup>.

---

<sup>65</sup> SALGADO y Salgado, José Eusebio, *Historia de un proyecto de ley. Ley de Navegación y Comercio Marítimos*. Tesis para acreditar el grado de doctor. p. XI (introducción).

<sup>66</sup> Las primeras exportaciones fueron en la Segunda Guerra Mundial, primero hacia Alemania y después a los aliados; en la posguerra hubo un periodo bajo; tras las crisis de los energéticos por el alza de precios de la OPEP y los descubrimientos de nuevos yacimientos en 1976 hicieron atractivo al país pues la producción se incrementó de 894 mil barriles diarios a 2 millones 750 mil barriles en 1982. *El petróleo*, México, 1988, p. 113.

### 1.2.1 La época colonial (1521-1821)

Durante la Colonia, la Nueva España heredó la organización del Estado Absolutista<sup>67</sup>, la Corona Española detentaba la propiedad y el poder sobre los recursos naturales del territorio colonizado. La minería fue la principal industria, aunque el petróleo carecía de un valor económico relevante en esta época. España dominó la marina mercante mediante el Real Decreto del 11 de enero de 1593 del Rey Felipe II (1556-1598), que reservaba la explotación de puertos y la posesión de la marina solamente a los españoles peninsulares, para evitar que los mexicanos obtuvieran una independencia económica a través del comercio y una posterior independencia política. En 1821 cuando se consumó la Independencia, los conquistadores se marcharon con toda su infraestructura marítima a España<sup>68</sup>.

### 1.2.2 México Independiente (1821-1876)

Se conoce como México Independiente al lapso entre la Independencia y el Porfiriato, la creciente inestabilidad política de este periodo se debió a las constantes irrupciones de guerras civiles, golpes de Estado e intervenciones extranjeras<sup>69</sup>. Los liberales y los conservadores se disputaron el poder, ambos grupos establecieron diversos sistemas políticos: el Imperio de Agustín de Iturbide y Maximiliano de Habsburgo; la República Federal primero en 1824 después con los gobiernos de Juárez y Lerdo; la República Central en 1833; y finalmente las Dictaduras de Antonio López de Santa Anna y Porfirio Díaz<sup>70</sup>.

En esa época, el sistema internacional se rigió por el equilibrio de poder y las relaciones entre estados soberanos, la economía se entendía como algo ajeno

---

<sup>67</sup> “El Estado Absolutista es el régimen en el cual el titular del poder es un rey o un monarca, que concentra en sus facultades ilimitadas y cuyo ejercicio no es restringido por alguna ley. Esta organización jurídico-política tiene como función principal la de cohesionar a la sociedad en los niveles económico, político y social”. PERALTA Alemán, Gilberto, *Tendencias del Desarrollo Nacional*, Grupo Editorial Esfinge, México 2002, p.41.

<sup>68</sup> SALGADO y Salgado, José Eusebio *Op. Cit.*, pp. 8-10

<sup>69</sup> Las luchas que enfrentó el gobierno naciente fueron las de Texas de 1836, la Guerra de los Pasteles con Francia (1838-1839), la Guerra contra Estados Unidos (1846-1848), la Guerra de Reforma (1859-1861), la Intervención Tripartita (1861-1862), la intervención Francesa (1862-1867) y la Intervención Norteamericana [sic] 1914. *Ibidem* p. 19.

<sup>70</sup> PERALTA Alemán, Gilberto, *Op. Cit.*, pp. 31-32

a la política. México se insertó en el liberalismo económico con la apertura comercial del Puerto de Veracruz<sup>71</sup>, la dictadura de Antonio López de Santa Anna fomentó la importación de todo tipo de mercancías mientras que descuidó la producción agrícola, incrementando así la deuda externa<sup>72</sup>.

La Constitución de 1824 fue el primer marco jurídico mexicano, estuvo inspirada en las legislaciones democráticas de Francia, Inglaterra y Estados Unidos. Ésta abordó el tema marítimo treinta años después con el Acta de Navegación para el Comercio de la República Mexicana de 1854. Años más tarde, Maximiliano de Habsburgo creó el Ministerio de Negocios Extranjeros y Marina y expidió la legislación marítima más completa en la historia de México, pero se truncó con la caída del imperio en 1867<sup>73</sup>.

### 1.2.3 El Porfiriato (1876-1910) y el Modelo Agro-Minero Exportador.

El primer modelo económico del país fue establecido por el General Porfirio Díaz Mori, lo llamó agro-minero-exportador, y básicamente se orientó a la atracción de inversión de capital extranjero a la construcción de vías férreas, la actividad minera y a la producción textil, ganadera y agrícola, El progreso urbano atrajo la migración masiva a las ciudades, la sobrepoblación acentuó las diferencias entre las clases sociales<sup>74</sup>.

Durante el Porfiriato se impulsó el sector marítimo con la modernización de los puertos de Veracruz, Coatzacoalcos, Salina Cruz y Manzanillo y aparecieron las primeras navieras mexicanas. Los servicios a la Marina los prestaban armadores estadounidenses y europeos<sup>75</sup>. Porfirio Díaz dictó el Código de Comercio de 1889, el cual aunque sigue vigente hasta nuestros días, ha tenido muchas reformas, entre ellas la abrogación del libro tercero sobre navegación, en

---

<sup>71</sup> Fue el primer puerto continental de América, posteriormente también fue el primer puerto en manejar carga multimodal. Actualmente es la segunda aduana más grande del país, después de Nuevo Laredo y es el puerto de enlace con Europa, el este de Estados Unidos y Canadá, Brasil y Argentina. "Veracruz, pionero en Comercio Exterior", *Negocios Internacionales Bancomext*, Revista mensual, México, Sección especial, Año 14, septiembre 15, 2005, p.32

<sup>72</sup> VÉASE: PERALTA Alemán, Gilberto, *Op. Cit.*, pp. 42-46

<sup>73</sup> SALGADO y Salgado, José Eusebio *Op. Cit.*, pp.23-26

<sup>74</sup> PERALTA Alemán, Gilberto, *Op. Cit.*, p.49

<sup>75</sup> PERALTA Alemán, Gilberto, *Op. Cit.*, p.27 y 30

su lugar se dictó la Ley de Navegación y Comercio Marítimos del 21 de noviembre de 1963\*

La industria del petróleo en México inició en 1900 cuando el empresario estadounidense Edward L. Doheny compró 113 hectáreas de la Hacienda el Tulillo en San Luis Potosí. Doheny fundó la “Mexican Petroleum of California” para realizar las exploraciones, al pasar un año encontró petróleo\*\*. Por su parte, el empresario inglés Weetman Dickinson Pearson adquirió terrenos en el Istmo de Tehuantepec, su compañía “Pearson and son” tuvo éxito en 1902 por lo que construyó la refinería de Minatitlán<sup>76</sup>.

Este fenómeno motivó a Díaz a decretar la Ley del Petróleo en 1901, que estimuló la inversión de capital extranjero en esta industria, acreditando al dueño de las tierras como dueño de los recursos del subsuelo, las compañías extranjeras solo estaban obligadas a pagar el impuesto del timbre ley<sup>77</sup>. La industria prosperó y se expandió por el país, empero fue operada por estadounidenses en el norte y los ingleses en el sur. También existieron algunos empresarios mexicanos independientes, pero sus compañías o yacimientos eran pequeños y poco representativos\*\*\*.

### **1.2.4 Periodo post-revolucionario, Modelo de Sustitución de Importaciones.**

El Porfiriato cayó con la Revolución. La Constitución Política de 1917 trajo profundos cambios en la gestión del país, misma que se ha adecuado a las

---

\* Actualmente rige la Ley de Navegación y Comercio Marítimos del 27 de abril de 2006, misma que abrogó a la respectiva del 24 de enero de 1994 y sus reformas del 23 de febrero de 1998 y 26 de mayo de 2000.

\*\* Anteriormente el 1886 la Walter Oil Company (filial de la Standard Oil) construyó la primer refinería con capacidad de 500 barriles diarios en Tampico, Tamaulipas. Esta refinería trabajaba con petróleo importado por la misma Walter Oil.

<sup>76</sup> *El petróleo, Op. Cit.*, pp.59

<sup>77</sup> *Ibid.*

\*\*\* Entre 1914 y 1920 las compañías más fuertes eran El Águila S.A. (Pearson), Mexican Petroleum Company (Grupo Doheny), Freeport and Mexican Fuel Corporation (grupos Sinclair), Southern Pacific Rail Road, La Gulf Company)

dinámicas económicas del país<sup>78</sup>. En 1929 se constituyó el Partido Nacional Revolucionario (PNR) que en 1946 se convirtió en el Partido Revolucionario Institucional (PRI). En este periodo hubo tres sistemas de gobierno: el caudillismo con Álvaro Obregón, el Maximato con Plutarco Elías Calles y posteriormente al presidencialismo con Lázaro Cárdenas del Río<sup>79</sup>.

En 1929 los países industrializados abatidos por la Gran Depresión aplicaron la política del *New Deal* que implanta la intervención del Estado en la Economía, América Latina, incluyendo México, se vio obligada de asumir políticas proteccionistas que afectaran la venta de materias primas porque cayeron los precios y volúmenes de exportación<sup>80</sup>, el modelo de sustitución de importaciones (1929-1939) que orientó la industria a la autosuficiencia productiva.

En este lapso, en materia de Derecho Marítimo hubo transformaciones fundamentales como la determinación de la soberanía de la Nación mexicana sobre las aguas territoriales y sus recursos, y la delimitación de la zona económica exclusiva. Se establecieron los principios básicos de la navegación, como el paso inocente y la reciprocidad<sup>81</sup>.

En materia petrolera, tras la expropiación de 1938<sup>82</sup>, las compañías se negaron rotundamente a atender las demandas económicas, por lo que el Presidente Lázaro Cárdenas decretó la expropiación petrolera el 18 de marzo de 1938, su consigna fue “quien quiera petróleo tendrá que pagar por él”<sup>83</sup>, entonces

---

<sup>78</sup> MALPICA de la Madrid, Luis, *La influencia del Derecho Internacional en el derecho mexicano: la apertura del modelo de desarrollo de México*. Noriega, México, 2002, p.116

<sup>79</sup> PERALTA Alemán, Gilberto, *Op. Cit.*, p.87

<sup>80</sup> *Ibidem*. p.116

<sup>81</sup> MALPICA de Lamadrid, Luis, *Op. Cit.*, pp. p. 134 y SALGADO y Salgado, José Eusebio, *Op. Cit.*, p. 40. La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas administró la Marina Mercante por medio de la Ley de Subvenciones de la Marina Mercante Nacional 1930.

<sup>82</sup> La expropiación se originó cuando el gobierno mexicano investigó el conflicto entre el Sindicato de Trabajadores Petroleros de la República Mexicana (STPRM) y las compañías petroleras, para lo cual nombró una comisión consultiva encabezada por el profesor Jesús Silva Herzog que investigaría la capacidad económica de las compañías para atender a las demandas del gremio, emitió un informe que dejó ver la explotación irracional del petróleo, las políticas injerencistas en asuntos internos, pero sobre todo, reveló las prácticas mercantiles engañosas, evasiones fiscales y condiciones laborales miserables a las que recurrían las empresas para generar sustanciosas utilidades. *El Petróleo*, PEMEX, *Op. Cit.*, pp.74-78; YERGUÍN, Daniel, *Op. Cit.*, 359-367; RUIZ Naufal, Victor M., *La industria petrolera en México. Una Crónica II. Gestación y consolidación de PEMEX (1938.1970)* Petróleos Mexicanos, 1988 p. 76

<sup>83</sup> YERGIN, Daniel, *Op. Cit.*, pp. 359-367

nació Petróleos Mexicanos (PEMEX). La infraestructura que expropió PEMEX fue un buque tanque el San Ricardo, seis refinerías, la red de ductos y nueve unidades de transporte fluvial, costanero y de cabotaje<sup>84</sup>. Las compañías expulsadas desprestigiaron el petróleo mexicano para censurar su exportación y orillar a México a una crisis, situación que cambió durante la Segunda Guerra Mundial<sup>85</sup>.

### **1.2.5 Los buques petroleros mexicanos en la Segunda Guerra Mundial.**

México proveyó energéticos a Alemania en los primeros años de la guerra, así contrarrestó los obstáculos a la comercialización del petróleo mexicano impuestos por Estados Unidos y Gran Bretaña como amenaza por la expropiación. En plena Segunda Guerra Mundial, el presidente Theodore Roosevelt implementó la política del “buen vecino”<sup>86</sup> para poner a todos los países de América Latina del lado de los aliados. Estados Unidos y Gran Bretaña terminaron las hostilidades con México en 1942, reanudaron las relaciones comerciales, y volvió a suministrar combustible a los Aliados, el gobierno mexicano argumentando repudio a los ataques de Pearl Harbor, rompió las relaciones con las Potencias del Eje.

En represalia, submarinos nazis hundieron cinco buques petroleros mexicanos: Poza Rica, Tampico, Tamaulipas\*, Potrero de Llano y Faja de Oro, estos dos últimos 14 y 22 de mayo respectivamente<sup>87</sup>. Hecho que instó al Presidente Manuel Ávila Camacho, con aprobación del Congreso, a declarar estado de guerra como parte de las Fuerzas Aliadas contra Alemania, Italia y Japón<sup>88</sup>. Posteriormente, en 1944 el gobierno mexicano decidió participar activamente en el conflicto, el presidente Ávila Camacho y el Secretario de la

---

<sup>84</sup> *El Petróleo, Op. Cit.*, pp.160-161

<sup>85</sup> VÉASE: SILVA Herzog, Jesús, *Historia de la expropiación de empresas petroleras*, Instituto Mexicano de Investigaciones Económicas, México, 1973 pp.166-181 y MEYER, Lorenzo, *México y los Estados Unidos en el conflicto petrolero (1917-1942)*, El Colegio de México, 1981, pp. 405-406

<sup>86</sup> MEYER, Lorenzo, *Op. Cit.*, pp.443-446

\* Esta embarcación pertenecía a Mexico Shipping and Trading Co., navegaba con bandera de Estados Unidos y su tripulación era estadounidense.

<sup>87</sup> Posteriormente naufragarían los barcos Choapas, Caliacao y Amatlán. RUIZ Naufal, Víctor M. *Op. Cit.*, pp.154-156

<sup>88</sup> ZAVALA, Silvio, *Apuntes de historia nacional. 1808/1974*, México 1975, pp. 165-167

Defensa Nacional, el general Lázaro Cárdenas, autorizaron la integración de un frente de batalla, “el Escuadrón 201”, que se perfeccionarían en bases estadounidenses que en 1945 lucharían en la batalla del Pacífico contra Japón, específicamente en las Misiones de Formosa (Taiwan)<sup>89</sup>.

Otra acción de repudio a los ataques fue el decomiso de embarcaciones procedentes de Alemania e Italia en beneficio de PEMEX, mismas que mantuvieron una capacidad de transportación similar a la existente antes de las pérdidas por los ataques submarinos. Los buques incautados a Alemania e Italia fueron el “Amatlán” (antes Vigor) de 6400 tons., “Minatitlán” (Tuscania) de 6904 tons., “Poza Rica” (FEDE) de 1884 tons., “Faja de Oro” (Genoano) de 6067 tons., “Ébano (Stelevio) de 6963 tons., “Tuxpan” (Americano) de 7008 tons., “Las Choapas” (Atlas) de 2005 tons., “Pánuco” (Giorgio Fascio) de 6737 tons., y “Potrero de Llano” (Luciferio) de 4000 tons<sup>90</sup>.

Posteriormente la paraestatal también empezó a arrendar seis buques a la War Shipping Administration (WSA) de los Estados Unidos para incrementar su capacidad de distribución de productos, los siguientes cuatro años PEMEX sufrió pérdidas económicas cuantiosas por el incorrecto pago de las cuotas y el deterioro de los navíos<sup>91</sup>.

### **1.2.6 El Modelo de Desarrollo Estabilizador y el Desarrollismo Político 1952-1970\***

Fue un modelo de economía cerrada cuyos objetivos fueron incrementar el empleo, reducir la dependencia externa y estabilizar el valor del peso, mismos que no se alcanzaron, no obstante, se impulsó la reforma agraria y se desarrolló el sector financiero<sup>92</sup>. El gobierno generó endeudamiento externo debido a que los servicios sociales se solventaron con inversión privada manteniendo políticas

---

<sup>89</sup> *Escuadrón 201, fuerza aérea expedicionaria mexicana*. Video documental, Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México. Secretaría de Gobernación.

<sup>90</sup> RUIZ Naufal, Víctor M., *Op. Cit.*, p. 154

<sup>91</sup> *Ibidem. Op. Cit.*, p. 185

\* Durante las administraciones de Adolfo Ruiz Cortínez (1952-1958), Adolfo López Mateos (1958-1964), Gustavo Díaz Ordaz (1964-1970).

<sup>92</sup> PERALTA Alemán, Gilberto, *Op. Cit.*, p.118

tendientes al proteccionismo comercial y fiscal<sup>93</sup>. Este lapso careció de políticas significativas en materia de petróleo y marina nacional.

### 1.2.7 Modelo de Desarrollo Compartido (1974-1982) \*

Como su nombre bien lo indica, en el Desarrollo Compartido interactúan el capital público y privado, de esta manera la industria pertenecía al capital privado a la vez que era protegida por el Estado mediante subsidios<sup>\*\*</sup>. El gasto público y la inflación, factores clave impulsados por la administración del Presidente Echeverría provocaron el déficit económico y tecnológico<sup>94</sup>. El incremento del gasto público generó el crecimiento de la burocracia<sup>95</sup>.

La política exterior fue activa dentro de los foros multilaterales, regionales y acuerdos bilaterales, México adecuó la legislación para satisfacer los compromisos contraídos, el Derecho Internacional empezó a influir ampliamente en el Derecho Interno mexicano principalmente en los temas de comercio exterior y Derechos Humanos. Durante este periodo, México participó en la Conferencia de Naciones Unidas para el Desarrollo y el Comercio (UNCTAD por sus siglas en inglés) y a la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) antes Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC).

En materia marítima, México firmó diversos convenios como la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, la cual trató sobre la delimitación de las aguas territoriales<sup>96</sup>, la Convención de Montego Bay 1982, que en su artículo 33 establece que el Estado ejerce soberanía 24 millas de zona contigua. En agosto de 1973, México, Colombia y Venezuela suscribieron un

---

<sup>93</sup> Ibidem. pp.127-128

\* En las administraciones de Luis Echeverría Álvarez (1970-1976) y José López Portillo (1976-1982)

\*\* En una década, 1960-1970, los subsidios pasaron de 3,700.00 millones de pesos a 16 mil millones de pesos, pero no se reducían por temor a la fuga de capitales.

<sup>94</sup> Con ello la deuda interna alcanzó los 53 mil millones de dólares y la deuda externa creció de 810 millones de dólares a 4,200 millones de dólares. *El Petróleo, Op. Cit.*, pp. 108-109

<sup>95</sup> La expansión se financió con préstamos a bancos extranjeros, la deuda de 1970 a 1976 ascendió a 4700 millones de dólares. *El Petróleo, Op. Cit.*, p. 111

<sup>96</sup> MALPICA de Lamadrid, Luis, *Op. Cit.*, pp. 237-239



tratado en el que cada Estado ribereño ejercía soberanía sobre su mar territorial, la zona del mar contigua a su territorio y las aguas interiores.

En 1972 la importancia del petróleo escaló con el hallazgo de yacimientos de Chiapas, Tabasco y Campeche, suficientes para satisfacer la demanda interna y reanudar las exportaciones en 1974\*. A pesar de la devaluación de 1976 en la que la paridad con el dólar ascendió a los 26.50 pesos, las reservas siguieron haciendo de México un país atractivo para la inversión<sup>97</sup>. Las divisas generadas por la exportación de crudo se volvió a consolidar como uno de los principales pilares económicos.

José López Portillo recibió al país sumergido en una profunda crisis económica, como consecuencia de la primera crisis mundial de los energéticos, pero con la aparición de los grandes campos de Cantarell y Chincontepéc en 1976<sup>98</sup>, el gobierno federal pretendió financiar el Desarrollo mediante la adquisición de deuda, el crédito estaba respaldado por la provechosa renta petrolera, las utilidades se derrocharon en gastos de cuenta corriente en lugar de invertirse. La caída de los precios internacionales del petróleo en 1981 ocasionó una fuga masiva de capitales y la economía mexicana quebró, el gobierno se vio obligado a nacionalizar la banca<sup>99</sup>. Aún en esta situación el beneficio para PEMEX fue una “actividad febril en todas las áreas de la industria, el crecimiento fue sin paralelo”<sup>100</sup>.

En este apartado se presentó un breve bosquejo sobre el desarrollo de la marina mercante y la industria del petróleo desde la colonia hasta 1982, con especial énfasis en los buques petroleros. El estudio se realizó en el marco de los modelos de desarrollo debido a que las políticas económicas de distintas administraciones están sujetas a los mismos.

---

\* Hasta 1970 la principal fuente de dividendos para México provenía de las exportaciones agrícolas y de manufactura, se importaba petróleo de venezolano para satisfacer la demanda interna.

<sup>97</sup> *El Petróleo, Op. Cit.*, p.112-113

<sup>98</sup> *Ibidem.* p.136

<sup>99</sup> PERALTA, *Op. Cit.*, pp.150-151

<sup>100</sup> *El Petróleo, Op. Cit.*, p.112-113

### 1.3 Síntesis histórica de los buques de PEMEX.

PEMEX ha integrado su flota para el transporte de petróleo crudo y sus refinados en tres momentos distintos (*ver cuadro 3*):

El primer momento fue después de la expropiación, la recién paraestatal sólo adquirió un buque petrolero, el “San Ricardo” de 69 mil barriles de capacidad de crudo. Posteriormente se compraron dos buques noruegos y uno cubano<sup>101</sup>.

El segundo momento, en 1941, plena Segunda Guerra Mundial se incautaron nueve buque tanques \*\*, el Tonelaje aumentó a los 54 030 Toneladas de Peso Muerto (TPM)<sup>102</sup>.

El tercer momento fue entre 1965 y 1983, y corresponde al periodo del Desarrollo Compartido que permitió la participación de capital privado, la flota de PEMEX se duplicó de 18 a 36 buques petroleros. En esta etapa las unidades se renovaron y homogeneizaron, se contrataron astilleros extranjeros y se renovó la flota menor. De los 36 buques de la flota de PEMEX: 25 transportaban crudo y derivados, 8 gas licuado y 3 productos petroquímicos, en conjunto trasladaban novecientos setenta mil Toneladas de Registro Bruto (TRB)<sup>103</sup>

**CUADRO 3**

Buque tanques PEMEX por año		
AÑO	UNIDADES	TRB
1938	1	6,438
1940	4	21,701
1945	13	81,082
1950	17	106,164
1955	17	115,111
1960	18	124,424
1965	18	166,600
1970	22	227,956
1975	26	302,096
1980	35	587,598
1983	36	618,300

CON INFORMACIÓN DE: Anuario Estadístico PEMEX 1983.

<sup>101</sup> *El Petróleo, Op. Cit.*, pp.160-161

\*\* Este aspecto se profundizó en el apartado “Los buques petroleros mexicanos en la Segunda Guerra Mundial” de este capítulo.

<sup>102</sup> *El Petróleo, Op. Cit.*, pp.160-161

<sup>103</sup> *Ibid.*

## Capítulo 2. La Marina Mercante Mexicana en el Neoliberalismo.

*“...la Flota Mercante Nacional es un símbolo del poder soberano de México en los mares y, asimismo, un elemento de seguridad nacional”.*

**José Eusebio Salgado y Salgado, 2000.**

En este capítulo se hablará sobre la realidad de la marina mercante mexicana a partir de la década de los años ochenta a la actualidad. Primero se abordan los aspectos globales: los organismos internacionales y regionales que diseñan las políticas de desarrollo del sector marítimo; la legislación e instrumentos vigentes; las tendencias comerciales; y aspectos sobre la nacionalidad de las embarcaciones y las irregularidades relacionadas con la misma. En un segundo momento, se aborda específicamente a la marina mercante mexicana y en que ha consistido su participación en la dinámica mundial y sus respectivas repercusiones.

El objetivo de este capítulo es sustentar la hipótesis de que las políticas del gobierno mexicano hacia el sector marítimo están diseñadas de acuerdo a las disposiciones internacionales y no a una estrategia interna de desarrollo. Esto ha generado que en la dinámica comercial internacional, la marina mercante mexicana se encuentre rezagada, incapaz de abastecer la demanda de transporte en lo nacional y lo internacional y finalmente la administración pública este orillada a recurrir a la renta de embarcaciones extranjeras, estrategia que ha resultado perjudicial tanto para las finanzas públicas y la falta de control sobre las prácticas de las empresas que operan en el sector.

## 2.1 La navegación en el ámbito Internacional.

### 2.1.1 Navegación Internacional: estrategia diseñada en el seno de los organismos internacionales.

Actualmente, la navegación internacional se regula en el seno de los organismos internacionales, está orientada a la innovación tecnológica con el objeto de salvaguardar la vida humana en el mar, evitar incidentes o catástrofes y finalmente prevenir la contaminación del medio marino. A pesar de los motivos que sustenten la regulación naviera, ésta no siempre es compatible con la dinámica del libre comercio, la lucha por mercados ocasionó que el comercio marítimo no siempre se rija por las disposiciones internacionales, un ejemplo de ello son las banderas de conveniencia, las cuales abordaremos más adelante.

Las organizaciones y los organismos internacionales se rigen por el Derecho Internacional Público (en adelante D°IP), aunque no es coercitivo mantiene el principio de heteronomía (*ius cogens*)<sup>1</sup>, es decir que todos los miembros de la ONU están interesados en mantener un orden internacional. Así mismo aquellos que ratificaron la Convención de Viena de 1967 están obligados a cumplir con los Tratados Internacionales de buena fe (*Pacta Sunt Servanda*)<sup>2</sup>.

La ONU aborda todo lo referente a la navegación a través de dos de sus órganos principales: la Organización Marítima Internacional (OMI) que mediante conferencias, convenios y códigos regula la seguridad marítima, la prevención y contención de la contaminación e intenta alcanzar el grado más alto de uniformidad y facilitación de los trámites relativos a la llegada, permanencia y salida de puertos<sup>3</sup>; Por otra parte, también se encuentra el Consejo Económico y Social (ECOSOC, por sus siglas en inglés) con programas y proyectos de

---

<sup>1</sup> *Ius Cogens*, es uno de los cinco principios generales de los tratados, significa "Orden Público Internacional", se estableció en el artículo 53 de la Convención de Viena de 1967. GUERRERO Verdejo, Sergio, *Derecho Internacional Público: Tratados*. Textos de Ciencia Política No.13, ENEP Aragón, UNAM, 2002, pp. 66-69

<sup>2</sup> *Pacta Sunt Servanda*, es otro de los principios, obliga a los firmantes a cumplir lo establecido en los Tratados de buena fe, establecido en el artículo 26 de la Convención de Viena de 1967, Ibidem. pp. 63-64

<sup>3</sup> Estipulado en el Convenio para facilitar el Tráfico Marítimo Internacional de 1965. En el caso de Latinoamérica, se rige por el Acuerdo Latinoamericano de Control de Buques por el Estado Rector del Puerto de 1992.

desarrollo en materia marítima a través de sus organismos especializados principalmente el Banco Mundial (BM) y en el caso latinoamericano la Comisión Económica para América Latina (CEPAL).

En cuanto a la OMI, los países adoptan las disposiciones en su derecho interno para alcanzar estándares comunes y que las legislaciones sean compatibles con el D°IP, así mismo adecuan sus políticas internas para cumplirlo: por ejemplo, las conferencias del mar, por las cuales se transfiere tecnología<sup>4</sup>; el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en Mar (SOLAS 1974) desarrolla auditorías de protección y planes de seguridad para puertos, navieras, y embarcaciones, los cuales para ser acreedores a los Certificados Internacionales de Seguridad de la Embarcación (certificado ISSC, por sus siglas en inglés), deben adoptar un plan de desarrollo elaborado por la Comisión Consultiva de la OMI\*. O recientemente el Código PBIP de protección a buques e instalaciones portuarias contra el terrorismo (julio 2004), por medio del cual los puertos y terminales marítimas realizan importantes inversiones en infraestructura de seguridad para obtener la certificación<sup>5</sup>.

En el caso de los organismos especializados del ECOSOC, el Banco Mundial se encarga de facilitar el financiamiento para la implementación de proyectos y programas de desarrollo. En Latinoamérica, entre los años 1980 y 2000 activó 16 mega proyectos y navíos. Por su parte la CEPAL ha concebido a la inversión extranjera como estrategia de desarrollo a fin de que la industria y tecnología importada permita el aprendizaje interno para poder ser más competitivos en el ámbito internacional: “(dicha estrategia económica) debe complementarse con otras (políticas) referidas a la capacidad de absorción

---

<sup>4</sup> Confr. GUILLEN Frago, Ana María, *Transferencia de tecnología en el marco de la Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del Mar*. Tesis para obtener el título de Licenciada en Relaciones Internacionales, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM 1994.

\* Los pasos para conseguir el certificado ISSC son:

1. Recibir una auditoría de evaluación y protección,
2. La comisión de la OMI prepara un plan de protección y desarrollo,
3. Aprobación del plan de protección
4. Verificación de la implementación del plan de protección
5. Entrega del certificado ISSC.

<sup>5</sup> En México en 2005, las terminales portuarias comenzaron a cobrar 10USD por cada contenedor de 20 TEUS lleno. CRUZ, Osiel, “Inicia recargo en Puertos por Seguridad”. *Transporte Siglo XXI*, Revista mensual, México, año 6, enero 2005 p.6

tecnológica, de modo de reforzar las capacidades de aprendizaje industrial y tecnológico como fundamento de una fase de innovación endógena y de incremento dinámico de la competitividad internacional”<sup>6</sup>.

### **2.1.2 ROGRAM: Instrumento para el ejercicio de las disposiciones de la OMI en América Latina.**

Los gobiernos latinoamericanos ejercen las disposiciones concertadas en el seno de la OMI a través de la Red Operativa de Cooperación Marítima Regional entre Autoridades Marítimas de Sudamérica, México y Panamá (ROGRAM). Surgió en 1989 a partir de la resolución A.682(17) de la Asamblea de la OMI, que invitó a los gobiernos a establecer acuerdos regionales sobre la aplicación de medidas de supervisión por el estado rector del puerto.

El Acuerdo Latinoamericano sobre el Control de Buques por el Estado Rector del Puerto 1992 (*ver mapa de miembros pág.38*) está sustentado conforme a lo estipulado en la Estrategia 1990-2000 para la Protección del Medio Marino, la cual fue un acuerdo regional que firmaron las autoridades marítimas de Sudamérica, México y Panamá en 1989 que establece:

- La aplicación efectiva de las normas internacionales de los buques que enarbolan su pabellón,
- Mantener un sistema que garantice que los buques extranjeros que arriban a los puertos de los Estados miembros cumplen con las normas internacionales,
- En el caso de que un buque presentara riesgos a la seguridad o al medio ambiente, la autoridad marítima asegurará que el riesgo fuera subsanado antes de salir a la mar, las medidas podrían llegar hasta la retención,
- Desarrollar un sistema coordinado de inspecciones, y
- Garantizar que el trato a buques sea igual entre puertos para evitar distorsiones en la competencia.

---

<sup>6</sup> VÉASE: VERA-VASALLO, Alejandro, “La inversión extranjera y el desarrollo competitivo en América Latina y el Caribe”. Revista Cuatrimestral, *CEPAL Review*, No.60, Diciembre de 1966, pp 129-149. El autor fue el Jefe de la unidad Conjunta CEPAL/UNCTAD de Empresas Transnacionales, División de Desarrollo Productivo y Empresarial, CEPAL.

Los instrumentos a los que les da mayor relevancia por considerarlos pertinentes son:

- Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (LINEAS DE CARGA 1966);
- Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966. (PROT. 1988 al Convenio de Líneas de Carga);
- Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974. (SOLAS 1974);
- Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (PROT. 1988 SOLAS);
- Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, enmendado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78);
- Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar 1978 (FORMACION 1978);
- Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972 (ABORDAJES 1972); y
- Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969.

MAPA 1





### 2.1.3 Relación entre Estados, empresas navieras y armadores.

La realidad de la marina mercante a nivel internacional, desde los años ochenta, presenta dos caras de una misma situación: por un lado algunos países desarrollados como Japón, Estados Unidos, Noruega, entre muchos otros, tienen una flota evolucionada, mientras que otros países como México presentan una involución. La estructura y funcionamiento de la dinámica neoliberal implica que en el centro se genere innovación y alta tecnología, mientras que la periferia solo subsiste de la exportación de materias primas y como anfitriona de la transferencia de tecnología obsoleta.

Las embarcaciones se clasifican por su tamaño en buques de cabotaje y de altura. Los buques de cabotaje están destinados a la navegación nacional, la flota se compone de embarcaciones menores (abastecedores, remolcadores, barcas, ferrys, etc.). Los buques de altura navegan por aguas internacionales, se encargan de transportar bienes y pasajeros. También existen los buques de navegación interior, que operan en los ríos y lagos internos, sin embargo no serán considerados en el tema de esta tesis debido a que en México el comercio por vías internas no es relevante ya que no contamos con ríos o lagos navegables de importancia comercial, mucho menos en el caso del petróleo.

El comercio marítimo se rige por las leyes del mercado: la oferta y la demanda, la dinámica en transportación tiende a la integración, se han acentuado las fusiones, las adquisiciones y las alianzas en sectores como el petrolero, el financiero y el marítimo.

Los armadores, persona o empresa que arma o dota un barco para su explotación comercial, son ellos quienes obtienen el rendimiento de los fletes de mercancías y las embarcaciones se están reagrupando en mega alianzas transportistas a nivel mundial<sup>7</sup>. Las cinco grandes alianzas marítimas son *Grand*

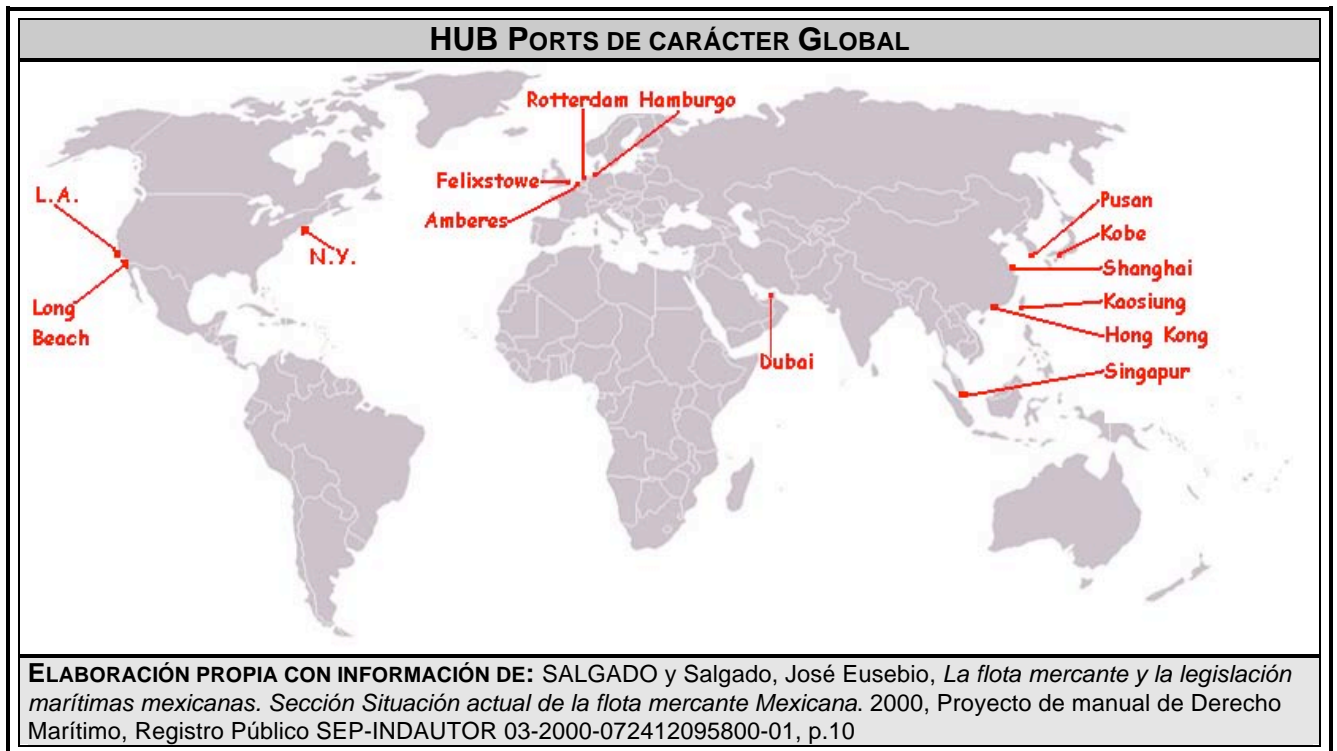
---

<sup>7</sup> GONZÁLEZ Laxe, Fernando. "Perspectivas de los tráficos marítimos y competitividad portuaria". *Boletín de economía de Información Comercial Española (ICE)*, España, No. 2666 del 9 al 15 de octubre de 2006, p. 9. Fernando González es catedrático de Economía Aplicada de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad A. Coruña. Este boletín quincenal es publicado por la

*Alliance, Unique Global Alliance, New World Alliance, United Alliance y la CKYH Allinace.*

Las grandes empresas navieras han ido conformando alianzas marítimas que prácticamente controlan el transporte de contenedores, logística en transportación y sistemas de transporte multimodal internacional de mercancías: Es una red única que integra todos los procesos desde la compra de materias primas, producción, transporte, almacenamiento, distribución e información. En esta dinámica los Puertos Pivote o de Transferencia (*hubs ports*) juegan un papel primordial<sup>8</sup>. En este sentido, los puertos de origen han disminuido, en su lugar, los *hub ports* concentran el tráfico de altura (*ver mapa 2*) y brindan conexiones eficientes con otros sistemas de transporte; así los puertos de menor tamaño se convierten en *feeders*, o “alimentadores” es decir que cubren y operan en localidades y puertos de menor importancia<sup>9</sup>.

MAPA 2



Secretaría de Estado de Comercio, que pertenece a su vez al Ministerio de Industria, Turismo y Comercio del Gobierno de España.

<sup>8</sup> SALGADO y Salgado, José Eusebio, *La flota mercante y la legislación marítimas mexicanas. Sección Situación actual de la flota mercante Mexicana*. 2000, Proyecto de manual de Derecho Marítimo, Registro Público SEP-INDAUTOR 03-2000-072412095800-01. pp. 8-10.

<sup>9</sup> GONZÁLEZ Laxe, Fernando, *Op. Cit.*, p.7

Asímismo, se han incrementado las relaciones comerciales entre algunos países desarrollados como Estados Unidos, Canadá, Unión Europea, Corea del Sur, Taiwan y Nueva Zelanda con las islas con fuerte industrialización Hong Kong, Shanghai, Djarta y Bombay<sup>10</sup>. Situación que se reflejó en el aumento de flotas marítimas principalmente en aquellos países que mantienen al sector marítimo como estratégico. En casi tres décadas prácticamente se duplicó la cantidad de flota mundial, como resultado del incremento del comercio mundial (*ver cuadro 4*).

**CUADRO 4**

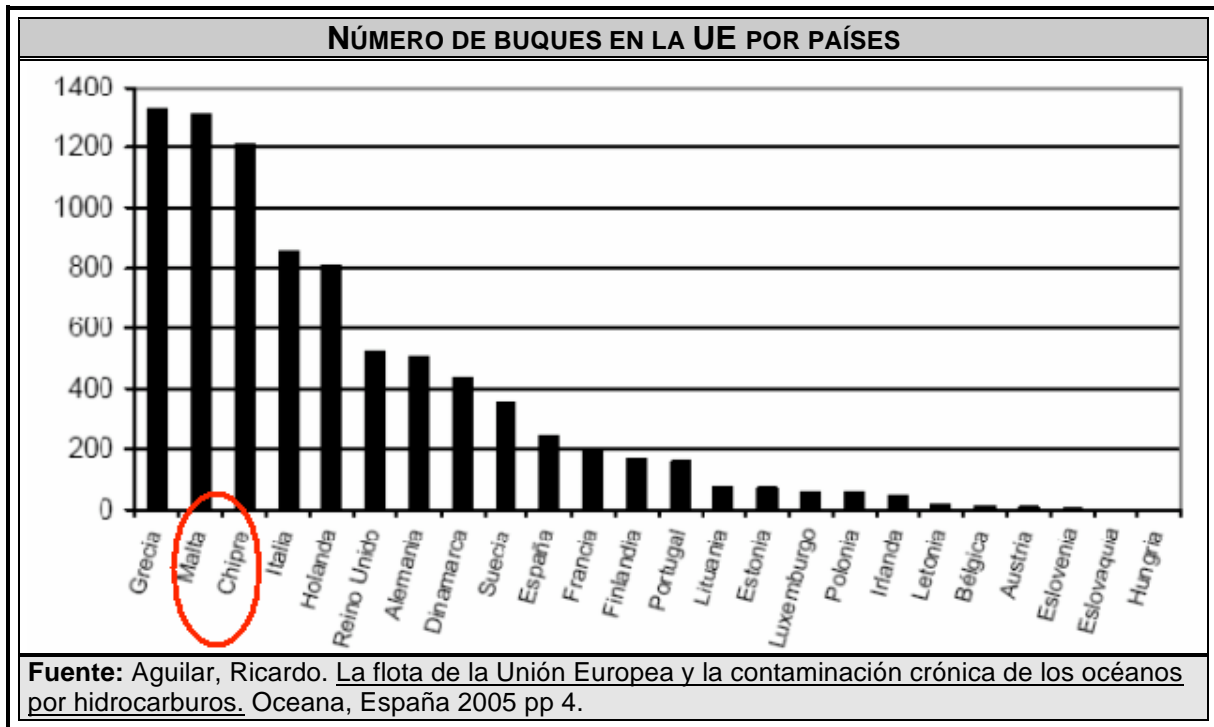
<b>EVOLUCIÓN DE LOS INTERCAMBIOS COMERCIALES POR TRÁFICO MARÍTIMO</b>		
	Millones de toneladas	% tasa anual crecimiento
1970.....	2.605	13,0
1975.....	3.072	-4,0
1980.....	3.704	-2,0
1985.....	3.382	-0,8
1990.....	4.008	3,0
1991.....	4.120	2,8
1992.....	4.200	2,4
1993.....	4.330	2,6
1994.....	4.485	3,6
1995.....	4.651	3,7
1996.....	4.758	2,3
1997.....	4.953	4,1
1998.....	5.064	2,2

**FUENTE:** Elaboración a partir de datos de la UNCTAD.  
**CITADO POR:** GONZÁLEZ Laxe, Fernando, *Op. Cit.*, p.9

La Unión Europea concentra la mayor flota a nivel mundial, pues reúne a las embarcaciones de todos sus miembros, su pabellón cuenta con 245 millones de Toneladas de Registro Bruto (TRB), este podría ser aún mayor en el año 2010 se concreta la integración de Turquía. En la gráfica 1 (*ver pág.42*) aparece la flota de la Unión Europea en 2005 desglosada en cada uno de sus miembros, es interesante ver como Malta y Chipre se encuentran en el segundo y tercer lugar respectivamente, su flota está constituida por navieros de otros países, es decir son banderas de libre registro en las cuales profundizamos en el punto que habla sobre las irregularidades relacionadas con la nacionalidad del buque.

<sup>10</sup> Ibidem. p.15

GRÁFICA 1



Por otra parte, tras la Segunda Guerra Mundial, Japón inició su reconstrucción, uno de sus pilares fue la Mitsui Osaka Kishen Line del Grupo Mitsubishi, creó los astilleros más grandes y competitivos del mundo. En 2007, la flota mercante de Japón ocupó el segundo lugar mundial con 6,937 buques con capacidad de transportar 89,330,783 TRB y una edad promedio de nueve años, cabe advertir que solo el 14.3% de sus embarcaciones portan el pabellón japonés, el 85.7% posee pabellón de conveniencia<sup>11</sup>. El caso de Estados Unidos es muy similar, el total de su flota asciende a 35, 993, 981 TRB del cual el 70% también está en Libre Registro<sup>12</sup>.

A pesar de que países desarrollados tienden a la exportar e invertir en el extranjero en servicios como el transporte y los servicios a las empresas, la privatización en este sector disminuye la participación estatal, ejemplo de ello es el sistema de transporte europeo, las Autoridades Portuarias son operadores privados quienes bajo el concepto de MIDA's (*Maritime Industrial Development*

<sup>11</sup> SALGADO y Salgado, José Eusebio, *La flota mercante... Op.Cit.*, p.9

<sup>12</sup> Ibidem. p.23

Areas), administran las terminales marítimas, las cuales concentran la distribución de tráfico internacional en pocas áreas económicas<sup>13</sup>.

#### 2.1.4 La nacionalidad del buque e irregularidades relacionadas con la misma

La nacionalidad del buque es un elemento por el cual el barco goza del respaldo y la protección de un gobierno. Así, tanto la embarcación, los navieros, la tripulación y el registro deben coincidir en una misma nacionalidad, en este sentido las embarcaciones mexicanas deben pertenecer a mexicanos o a empresas constituidas según la legislación mexicana, toda la tripulación debe ser mexicana y la embarcación debe estar registrada en un puerto mexicano.

Según la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derechos del Mar (UNCLOS, por sus siglas en inglés), el enarbolamiento de un pabellón implica para los armadores cumplir con el pago de impuestos, brindar los derechos y prestaciones laborales y de sanidad a la tripulación, acatar las obligaciones que su Estado haya firmado en Tratados Internacionales por ejemplo en materia de seguridad y preservación del medio ambiente. La Comisión Marítima Internacional, en el seno de la ONU, determina las normas y preceptos comunes para la navegación internacional<sup>14</sup>.

Sin embargo los Estados cada vez intervienen menos en el ambiente empresarial, lo que ha permitido que las compañías navieras opten por la autorregulación. Surgen así las “ingenierías societarias”<sup>\*</sup> por medio de las cuales los navieros limitan toda su responsabilidad al pago de un seguro, en caso de algún incidente no siempre cumple con todos los daños causados, los hechos

---

<sup>13</sup> En el norte de Europa apareció la figura de los puertos *Range*, en que los puertos de Rotterdam, Hamburgo, Amberes, Bremen y Le Havre han concentrado el tráfico marítimo de la región y experimentaron fuertes crecimientos en el bienio 1995-97. GONZÁLEZ Laxe, Fernando, *Op. Cit.*, p. 15

<sup>14</sup> Artículos 91 y 92 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. del 10 de diciembre de 1982. También conocida como Convención de Montego Bay.

<sup>\*</sup> El término **ingeniería societaria**, se refiere a la simulación de sociedades mercantiles, cuyas estructuras son opacas, están fabricadas para evadir responsabilidades fiscales o administrativas permitiendo el fraude y la elusión de ciertos derechos. Los expertos en derecho mercantil se han dedicado a generar plusvalía de la compra o venta de empresas, sin ocuparse de los costos sociales que supongan.

más graves han sido las catástrofes marítimas por derrame de hidrocarburos, el pago de ningún seguro jamás ha cubierto los daños tanto económicos como al ecosistema marítimo.

Las navieras evaden las “onerosas normas laborales” reglamentadas en las legislaciones recurriendo a “estructuras corporativas viable” conocidas como paraísos fiscales (*off shores*)<sup>15</sup>, es decir que los buques están registrados en países con pocas obligaciones fiscales y laborales. Estas prácticas son de dos tipos: las banderas de conveniencia y los dobles registros. Cuando la nacionalidad de buque no corresponde con su país de origen, se considera ficticia. Así la navegación internacional carece de significado jurídico porque no hay un lazo real entre el naviero y el Estado.

En materia de regulación marítima existe una dicotomía pues aunque la OMI emite las disposiciones generales, la legislación interna de cada miembro varía, de esta manera, muchos navieros registran sus buques en pabellones con leyes laxas\*\* y obligaciones fiscales muy bajas.

En suma, el problema se resume en que por un lado las navieras buscan la reducción de costos en lo laboral y fiscal a costa de la seguridad marítima; por el otro lado, la OMI se preocupa por no ser rebasada como autoridad marítima debido a que su regulación es insuficiente en términos de ratificación de convenios y coercibilidad; mientras que al interior de los Estados, los gobiernos no se ocupan de los riesgos latentes si las flotas no cumplen con tal normatividad, lo que si se han discutido es como afectan a la economía el uso de las banderas de conveniencia y los dobles registros.

En esta tesis pone mayor énfasis en las características de las banderas de conveniencia porque es el fenómeno que ocurre en México. En nuestro país no es común la práctica de los dobles registros y tampoco existe algún tipo de registro especial que permita una matriculación más laxa.

---

<sup>15</sup> HOBBSWAM Eric, *Historia del Siglo XX*, España, sexta edición 2003. ed. Crítica. p.280.

\*\* El término “laxa” es común en este medio, designa la flexibilidad de una legislación para con las empresas en cuanto a responsabilidad laboral y menores impuestos.

## A. Banderas de conveniencia

### a. Definición

Se denomina banderas de conveniencia a las embarcaciones cuyos dueños, es decir los navieros, pertenecen a un país, pero las embarcaciones están registradas en otro país. A las banderas de conveniencia también se les conoce como pabellones de conveniencia, pabellones de libre registro, registros abiertos o embarcaciones con banderas extranjeras.

De acuerdo a la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte\* (ITF, por sus siglas en inglés) “una Bandera de Conveniencia se constituye cuando no existe un vínculo genuino entre el armador, o dueño del buque, y la bandera que este enarbola. O sea, cuando la propiedad beneficiosa y el control de un buque están ubicados en un país o países distintos al de su bandera”<sup>16</sup>. La UNCLOS denomina a este tipo de embarcaciones como piratas y determina que todos los Estados deben de cooperar para reprimir esta práctica<sup>17</sup>.

La ITF ha identificado pabellones de conveniencia: Antigua y Barbuda, Aruba, Bahamas, Barbados, Belice, Bermuda, Bolivia, Birmania (Myanmar), Camboya, Guinea Ecuatorial, Islas Canarias, Islas Caimán, Islas Cook, Chipre (Puerto Limassol), GIS (Registro internacional de Alemania), Gibraltar, Honduras, Líbano, Liberia, Luxemburgo, Malta, Islas Marshall, Islas Kerguelen, Mauricio, Antillas Holandesas, Panamá (Puerto Panamá), San Vicente y las Granadinas, Sri Lanka, Tuvalu y Vanuatu.

---

\* La ITF fue fundada en Londres en 1986, aglutina 570 organizaciones sindicales de 132 países, en total representa a cinco millones de trabajadores del transporte. Las oficinas para América Latina se ubican en Sao Paulo, Brasil. Entre los agremiados hay nueve sindicatos de la República Mexicana, de los cuales cinco pertenecen al sector marítimo: Asociación Sindical “Oficiales de Máquina de la Marina Mercante Nacional”; Orden de Capitanes y Pilotos Navales de la República Mexicana; Sindicato de Pilotos de Puerto; Unión de Marineros, Fogoneros, Motoristas, Mayordomos, Cocineros, Similares y Conexos del Ramo Marítimo y; la Unión Nacional de Marineros, Fogoneros, Mayordomos, Cocineros, Camareros y Similares de la República Mexicana.

<sup>16</sup> <http://www.itfglobal.org/itf-americas/flags-convenience.cfm>, consultado el 3 de enero de 2009 13:15hrs.

<sup>17</sup> Consultar artículos 100 y 101.

### b. Antecedentes de las banderas de conveniencia

Desde sus orígenes, el uso de las banderas de conveniencia se han utilizado para evitar alguna disposición gubernamental ajena a los intereses de los navieros y en su caso contrarrestar restricciones entre Estados beligerantes y evitar que la nacionalidad no fuera un obstáculo al comercio.

Los ingleses fueron los primeros en utilizar un pabellón distinto al propio, en el siglo XVI registraron sus buques como españoles para poder comerciar con las colonias en América y un siglo después también utilizaron el pabellón francés en el siglo XVII para evadir las limitaciones pesqueras. Posteriormente otros países europeos imitaron esas prácticas<sup>18</sup>.

A principios del siglo XX el pabellón al que se recurría por excelencia era al panameño. En 1922, por primera vez Panamá otorgó su patente de navegación los cruceros estadounidenses *Resolute* y el *Reliance* quienes lo adoptaron para poder vender alcohol dentro del buque, pues la legislación estadounidense lo prohibía. En esa misma época la compañía bananera United Fruit puso su flota mercante bajo el pabellón de Honduras<sup>19</sup>.

Otras flotas europeas imitaron esta práctica, por ejemplo los cargueros estadounidenses los utilizaron para evadir la ley norteamericana de neutralidad de 1939, que afectaba sus intereses comerciales o los alemanes también adoptaron el pabellón panameño para aprovisionarse de combustible<sup>20</sup>.

El uso de las Banderas de Conveniencia tomó otras dimensiones cuando tras la Segunda Guerra Mundial la armada británica convirtió los motores de sus buques de guerra del carbón al petróleo, esta tecnología posteriormente fue utilizada en las embarcaciones mercantiles.

---

<sup>18</sup> VÉASE: DOMÍNGUEZ Cabrera, María del Pino. "Problems related to the nationality of a ship". *Revista de Derecho*, Publicación semestral de la Universidad Austral de Chile. Vol. XVIII No.1, julio 2005, pp. 114-119.

<sup>19</sup> Ibid.

<sup>20</sup> Ibid.



Durante la posguerra había descontento por parte de gobiernos como Estados Unidos y Alemania con que diversos navieros utilizaran la bandera panameña, sin embargo, proliferaron los países que las proveían. En 1948 el Secretario de Estado estadounidense, James Byrnes, desarrolló el registro de buques en Liberia como un negocio. El gobierno de Liberia promulgó leyes marítimas inspiradas en la legislación estadounidense. De esto surgió la firma Stettinius Associates, la cual trasladó su registro y administración de buques a Nueva York, ofreciendo mejores beneficios que el pabellón centroamericano. Es importante señalar que Vanuatu también tiene su registro en Nueva York y su legislación es muy similar a la liberiana<sup>21</sup>.

### **c. El fenómeno de las banderas de conveniencia**

El fenómeno de las banderas de conveniencia opera de la siguiente manera, algunos países subdesarrollados conceden a los armadores una legislación mucho más laxa que la de sus países de origen en términos de obligaciones laborales, sanidad, seguridad y protección al medio ambiente, y sobre todo, ofrecen las tarifas de impuestos más bajas posibles. Ésta práctica ha sido común y se ha agudizado a partir de la década de los años ochenta. Su uso tiene como causa una colusión de intereses económicos de grandes armadores como de países pobres.

---

<sup>21</sup> Ibid.

De los treinta y cinco países marítimos más importantes, prácticamente todos recurren a las banderas de conveniencia (*ver cuadro 5*), en éste se precisa de cuantos buques de bandera nacional y extranjera tenía cada país en 1997, en la penúltima columna se observa como en Grecia, Japón, Estados Unidos, Gran Bretaña y Alemania las banderas de conveniencia representan más de la mitad de los buques; en el caso de Taiwan, Arabia Saudita, Suecia, Suiza, Bélgica y España la flota nacional registradas en el extranjero oscila entre 83 y 97%.

CUADRO 5

LOS PAÍSES MARÍTIMAS MÁS IMPORTANTES						
(Datos a 31 de diciembre de 1997)						
	Buques	Buques	Buques	Tonelaje	Tonelaje	Tonelaje
	Bandera nacional	Bandera extranjera	Total	Total (GRT)	% de bandera extranjera	% sobre total mundial
Grecia .....	848	2,240	3,088	123,841.740	65,53	17,63
Japón .....	882	1,925	2,807	89,254.361	77,26	12,71
Noruega .....	863	657	1,520	53,758.888	45,05	7,65
USA .....	473	752	1,225	45,317.272	72,65	6,45
China .....	1,574	432	2,006	38,030.950	41,76	5,41
Hong Kong .....	101	506	607	35,563.478	83,83	5,06
República Corea .....	485	370	855	24,878.608	62,45	3,54
Reino Unido .....	390	465	855	21,857.433	66,06	3,11
Alemania .....	530	1,046	1,576	21,616.024	64,10	3,08
Suecia .....	174	201	375	19,189.599	90,70	2,73
Taiwan .....	179	278	475	16,102.409	51,17	2,29
Singapur .....	439	253	692	15,771.872	34,64	2,25
Federación Rusia .....	2,356	246	2,602	14,801.570	27,84	2,11
India .....	369	75	444	12,385.938	13,01	1,76
Dinamarca .....	427	215	642	12,419.042	44,76	1,73
Italia .....	429	152	581	11,822.704	43,21	1,68
Arabia Saudí .....	66	62	128	11,238.406	91,16	1,60
Brasil .....	197	22	219	9,735.915	29,17	1,39
Turquía .....	440	34				
Francia .....	175	110	285	7,598.185	41,75	1,08
República Islámica. Iran .....	146	5	151	6,284.545	2,95	0,89
Suiza .....	15	218	233	6,118.200	88,59	0,87
Holanda .....	476	204	680	5,441.897	50,40	0,77
Malaysia .....	227	20	247	4,550.659	2,90	0,65
Filipinas .....	337	13	350	4,492.657	1,46	0,64
Indonesia .....	466	94	560	4,217.485	25,82	0,60
Belgica .....	26	133	159	4,192.657	97,46	0,60
Ucrania .....	476	98	574	4,181.469	45,55	0,60
Rumania .....	208	21	229	3,750.707	22,26	0,53
Tailandia .....	234	59	293	3,643.830	32,09	0,52
España .....	120	188	308	3,473.993	88,29	0,49
Australia .....	67	29	96	3,236.910	15,22	0,46
Croacia .....	74	90	164	3,200.017	64,90	0,46
Finlandia .....	111	47	158	3,199.761	65,62	0,46
Kuwait .....	30	6	36	3,120.211	11,25	0,44
Total 35 países .....	14,410	11,266	25,676	657,422.109	58,79	93,60
Porcentaje .....	56,1	43,9	100	100		
Total mundial .....	16,772	12,347	29,119	702,385.069	58,00	100,00
Porcentaje .....	57,6	42,4	100	100		

FUENTE: Recogido de Lloyd's Maritime Information Service. London.  
 CITADO POR: GONZÁLEZ Laxe, Fernando, *Op. Cit.*, p.12

De la lista de los países identificados como pabellón de conveniencia identificados por la ITF, 19 pertenecen a la OMI, lo que deja ver la debilidad de las leyes internacionales y las administraciones internas que no pueden hacer prevalecer la ley sobre las empresas navieras, estos países son: Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Belice, Bolivia, Camboya, Islas Cook, Chipre, Honduras, Líbano, Liberia, Luxemburgo, Malta, Islas Marshall, Mauricio, Panamá, Sri Lanka, Tuvalu y Vanuatu.

Los países que otorgan su pabellón permanecen en el subdesarrollo, su control sobre la navegabilidad es carente; algunas veces son Estados sin litorales, por lo que carecen de un historial marítimo como es el caso de Bolivia o; la administración de sus recursos se lleva a miles de kilómetros de su territorio, como es el caso de Liberia o Vanuatu, que además viven situaciones convulsas de descomposición interna<sup>22</sup>.

Las principales características de estos países, según el informe Rochdale<sup>23</sup> del gobierno británico, son: un registro sencillo que adopta buques mercante extranjeros, impuestos muy bajos o nulos –generalmente solo pagan la tarifa del registro y la tarifa anual con base en el tonelaje. Como se trata de economías pequeñas, el impacto de los ingresos derivados de la renta del pabellón, resultan sustanciales para la renta nacional y la balanza de pagos. Se permite que la tripulación no sea nacional. Por otro lado, la estructura administrativa es muy débil para imponer reglamentos o normas internacionales a las compañías navieras<sup>24</sup>.

---

<sup>22</sup> DOMÍNGUEZ Cabrera, María del Pino, *Op. Cit.*, pp.119-114

<sup>23</sup> El gobierno británico evalúa diversos fenómenos a través de comités de investigación, en el caso del sector marítimo le corresponde al ~~Committee of Enquiry into Shipping~~, también conocido como el *Rochdale Committee*, el cual ha estudiado entre otras cosas las características de las banderas de conveniencia en el mundo. PAMBORIDES, G.P., *Internacional Shipping Law: legislation and enforcement*, Ant. N. Sakkoulas Publishers (Atenas), Kluwer Law International (La Haya), 1999, p.10

<sup>24</sup> Con información del documento británico *Rochdale Report* que figura en *Ready N. P.: Ship Registration*, cit., p.18. Citado por DOMÍNGUEZ Cabrera, María del Pino, *Op. Cit.*, pp. 114-119.

<b>DISTRIBUCIÓN POR PAÍSES DE LOS BUQUES DE MÁS DE 1000 TRB CON REGISTROS ABIERTOS</b>						
	<b>Petroleros</b>	<b>Graneleros</b>	<b>Carga General</b>	<b>Contenedores</b>	<b>Otros</b>	<b>Total</b>
<b>Panamá</b>	381	1,104	1,321	398	663	3,867
<b>Liberia</b>	389	421	239	144	3000	1,493
<b>Chipre</b>	130	455	588	97	80	1,350
<b>Bahamas</b>	156	131	458	44	194	983
<b>Malta</b>	248	315	432	31	65	1,091
<b>Bermuda</b>	25	18	19	17	18	97
<b>Vanuatu</b>	2	25	45	---	47	119

**FUENTE:** Compilado por el secretariado de la UNCTAD sobre la Lloyd's Maritime Information Services London.  
**CITADO POR:** GONZÁLEZ Laxe, Fernando, *Op. Cit.*, p.11

El cuadro 6 clasifica a los buques de altura con registros abiertos según el tipo de carga, la segunda columna hace referencia a los buques petroleros, a escala mundial hace doce años.

Tanto la OMI como la ITF han llevado a cabo acciones oficiales para contrarrestar el uso de banderas de conveniencia. La OMI para garantizar estándares sociales y de seguridad y la ITF en protección de los derechos laborales.

#### **d. Ejemplos de banderas de conveniencia**

Los requisitos que solicitan el gobierno de Panamá y el de Honduras a los navieros que deseen portar su bandera son muy sencillos (*ver cuadro7, pág.51*), los buques registrados en Panamá están exentos de impuestos sobre transacciones internacionales de tipo comercial; el impuesto sobre utilidades mínimo para naves de menos de 20 años, etc. Además cuentan con facilidades bancarias, de financiamiento, de seguro marítimo, y otras facilidades como que las naves con tonelaje bruto de más de 100.000 toneladas pueden obtener un descuento del 50% en la tasa de registro<sup>25</sup>.

#### **CUADRO 7**

<sup>25</sup> DOMINGUEZ Cabrera, María del Pino, *Op. Cit.*, pp.119-144

RESISTROS DE EMBARCACIONES DE PANAMÁ Y HONDURAS	
EL REGISTRO EN PANAMÁ	EL REGISTRO EN HONDURAS
<ul style="list-style-type: none"> <li>- El trámite se hace en un día hábil</li> <li>- El propietario de la embarcación hace una solicitud de registro provisional ante el cónsul de Panamá o se remite al Departamento de Registro de Buques de la Dirección General de Marina Mercante panameña. En caso de que la documentación este incompleta se puede pedir un permiso provisional de seis meses para completarla.</li> <li>- El interesado abona los derechos y tasas correspondientes.</li> <li>- La autoridad marítima panameña emite la patente</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- El trámite dura un día.</li> <li>- El interesado de la embarcación hace la solicitud de registro ante el cónsul marítimo.</li> <li>- Se asigna un número de registro.</li> <li>- Se emite la patente provisional.</li> </ul>
ELABORACIÓN PROPIA CON INFORMACIÓN DE: DOMINGUEZ Cabrera, María del Pino, <i>Op. Cit.</i> , pp.119-144	

### B. Dobles Registros

Los dobles registros también conocidos como *offshore*, consisten en que el registro de buque se realiza en dos o más Estados, con la finalidad de ampararse en uno u otro dependiendo las circunstancias. La UNCLOS considera que la consecuencia jurídica de este tipo de buques es que se quedan sin nacionalidad, es decir no tienen ni respaldo ni identificación real<sup>26</sup>.

Los segundos registros iniciaron en Reino Unido en las Islas de Man y Gibraltar, también Holanda fue uno de los pioneros en las Antillas Holandesas y Francia en las Islas Kerguelen<sup>27</sup>. El Derecho estadounidense prevé expresamente que los buques sin nacionalidad estarán sometidos a su jurisdicción, al igual que la jurisprudencia del Reino Unido de Gran Bretaña. Existen controversias jurídicas al respecto<sup>28</sup>.

<sup>26</sup> Ibid.

<sup>27</sup> VENCE, Xavier. *Transporte Marítimo, Thalaso-Acracia y neoliberalismo. Las lecciones del Prestige*. Ponencia, Evento IX Jornadas de Economía Crítica, Universidad Complutense de Madrid, España, 2004.

<sup>28</sup> DOMÍNGUEZ Cabrera, María del Pino, *Op. Cit.*, pp. 119-114

### **C. Los Registros Especiales, una opción gubernamental para contrarrestar las banderas de conveniencia y los dobles registros**

Ante la práctica de banderas de conveniencia y los dobles registros algunos gobiernos europeos han constituido los denominados “registros especiales”, que son registros en algunos puertos que eximen considerablemente a los navieros de impuestos y la responsabilidad laboral es flexible.

Un ejemplo de lo anterior es el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras Canarias (Rebeca) fue creado en 1992. Se creó para frenar el éxodo de buques españoles hacia las banderas de conveniencia, pues entre 1981 y 1991 la flota descendió un millón de TRB. Fue necesaria la modificación de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante pues se consideró que sus disposiciones técnicas y jurídicas eran muy duras. El impulso del registro se concretó con la ley de modificación del régimen económico y fiscal de canarias de 1994. En 1998 se concretó mediante un Decreto que permitía la inscripción de buques para la navegación marítima y cabotaje. El encargado del registro es el Ministerio de fomento<sup>29</sup>.

Ejemplos de registros especiales (al margen de la legislación ordinaria): NIS en Noruega; DIS en Dinamarca; ISR o GIS en Alemania; Madeira en Portugal o Canarias en España<sup>30</sup>. Una causa de la creación de los registros especiales es porque entre 1974 y 1997 la flota mundial aumentó 70%, pero los pabellones nacionales crecieron 25% mientras que los de libre matriculación aumentaron en un 150%<sup>31</sup>.

En la lógica empresarial, la aplicación de medidas de seguridad y mecanismos más eficientes de prevención y solución de catástrofes implica el alza de los costos de los productos transportados<sup>32</sup>, y por lo tanto afectaría al poder adquisitivo de la sociedad en general. Diversos gobiernos, principalmente

---

<sup>29</sup> VEASÉ: MARTÍN Mora, Pepa. “Una flota de bandera: El registro especial de Canarias cumple 15 años ayudando al incremento de buques bajo pabellón español” *Revista del Ministerio de Fomento*, Madrid, España, No. 567, Noviembre de 2007, pp.36-41

<sup>30</sup> VENCE, Xavier, *Op. Cit.* Ponencia.

<sup>31</sup> GONZÁLEZ Laxe, Fernando, *Op. Cit.*, p.11

<sup>32</sup> *Ibidem.* pp. 97-112

Europeos, en el afán de recuperar su flota inventaron los “registros especiales” como una alternativa, ofrecen a las empresas navieras “ventajas fiscales, administrativas y sociales”, las exenta de cargas de impuestos y trámites, así como de proporcionar derechos laborales, de responsabilidad civil y penal.

Diversos sindicatos conglomerados en la ITF realizan acciones de solidaridad entre sus miembros para inspeccionar a los buques y verificar que no se violen los derechos laborales, ambientales, de salud y de seguridad. Hasta hoy los convenios entre la ITF y los propietarios de los buques han protegido a más de 80.000 marineros<sup>33</sup>.

---

<sup>33</sup> <http://www.itfglobal.org/index.cfm>, Consultado 9 de enero de 2009, 22:30hrs.

## 2.2 La Marina Mercante Mexicana en el periodo de Modernización

### 2.2.1 El rol del sector marítimo mexicano durante el neoliberalismo.

Desde la administración del Presidente Miguel de la Madrid Hurtado se dejó de apoyar al sector marítimo, argumentando que es desleal conceder a la Marina Mercante Nacional subsidios, lo que ocasionó que desaparezca frente a la competencia. A diferencia de Estados Unidos que la flota que porta su bandera está subsidiada al 100% (11, 058, 361 TRB), no aplica para el caso de las banderas de conveniencia<sup>34</sup>.

A partir de los años ochenta, la CEPAL dirigió los proyectos marítimos de la región, fueron financiados por el Banco Mundial y en su construcción se vinculó tanto a la iniciativa privada como a los gobiernos. El desarrollo del sector se enfocó en la innovación de los puertos principalmente los que manejan contenedores, la nueva tendencia son los *Hub Ports*<sup>35</sup>.

Entre 1980 y el año 2000, el Banco Mundial financió dieciséis proyectos en los temas de puertos, vías navegables y transporte marítimo en América Latina. Todos éstos fueron financiados por la línea de producto BIRF/AIF, es decir son préstamos regulares que son otorgados por el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF)<sup>36</sup> o la Agencia Internacional de Fomento (AIF)<sup>37</sup>. Los dieciséis proyectos se distribuyeron de la siguiente manera: tres en

---

<sup>34</sup> SALGADO y Salgado, José Eusebio, *La flota mercante... Op. Cit.*, p.22

<sup>35</sup> MARTER Peyrelongue, Carlos, "Puertos Pivote en México: límites y posibilidades", *CEPAL, Review*, Revista cuatrimestral, No.76, Abril 2002 pp.123-141

<sup>36</sup> El BIRF fundado en 1944 fue la primera institución del Banco Mundial, promueve el desarrollo sostenible mediante la concesión de préstamos, garantías, productos de gestión de riesgos y servicios analíticos y de asesoramiento a países con capacidad crediticia. Obtiene la mayoría de sus fondos de los mercados financieros, es uno de los prestatarios más grandes del mundo. Su estructura es similar a la de una cooperativa, es decir, pertenece a 185 países que lo administran en beneficio propio. <http://web.worldbank.org> consultado el 19 de mayo de 2009, a las 10:00pm.

<sup>37</sup> La AIF se estableció en 1960, es otra entidad del Banco Mundial, otorga créditos para programas que fomenten el desarrollo económico, reduzcan las desigualdades y mejore las condiciones de vida de la población. Trabaja en coordinación con el BIRF quienes comparten el mismo personal y la misma sede y evalúan en conjunto los proyectos de inversión. Los préstamos de la AIF no generan intereses y se deben de finiquitar en un plazo de entre 35 y 40 años. <http://web.worldbank.org> consultado el 19 de mayo de 2009, a las 10:00pm.



México, tres en Uruguay, dos en Haití y dos en Colombia, en Belice, Chile, Costa Rica, Brasil, Argentina, y Panamá uno en cada uno<sup>38</sup>.

Los tres proyectos que se dieron en México son: el *Port Development Preparation Project* de 1981 a 1986, el *Lázaro Cárdenas Industrial Port Project* 1984 a 1992, y el *Ports Rehabilitation Project*, de 1988 a 1994<sup>39</sup>. México no cuenta con ningún *HUB Port*, pero existe un proyecto de impulsar al Puerto de Lázaro Cárdenas que cuenta con capacidad de recibir buques de gran calado, 160,000 TRB “(en el Puerto Lázaro Cárdenas) se han fijado los intereses norteamericanos [sic] ante el posible congestionamiento de los puertos de Los Ángeles y Long Beach, sus puertos Hub en el Pacífico”<sup>40</sup>.

De acuerdo a los párrafos anteriores, entendemos que el desarrollo de infraestructura marítima en México durante la modernización se ha enfocado a los puertos y ha dejado de lado la renovación de la flota, esta falta de fomento la ha sumido en la involución, en su lugar se ha recurrido a la renta de embarcaciones que resulta infructuosa (*ver cuadro 8, pág.55*): Para el año 2000, el transporte de altura ya era manejado en su totalidad por extranjeros, el transporte de cabotaje por ley está reservado mexicanos, pero no tenemos una flota capaz de soportar la demanda del transporte, por ello los mexicanos manejan el 22% del cabotaje y el 78% es manejado por extranjeros<sup>41</sup>.

---

<sup>38</sup> <http://web.worldbank.org> consultado el 19 de mayo de 2009, a las 10:00pm.

<sup>39</sup> <http://web.worldbank.org> consultado el 19 de mayo de 2009, a las 10:00pm.

<sup>40</sup> SALGADO y Salgado, José Eusebio, *La flota mercante... Op. Cit.*, p.7.

<sup>41</sup> *Ibidem.* p. 2

CUADRO 8

PABELLÓN MEXICANO (oficial y pabellón de conveniencia)							
Pabellón mexicano					Embarcaciones mexicanas que utilizan banderas de conveniencia		
Año	Unid.	TRB	Edad promedio	Tonelaje en construcción	Unidades	TRB	Edad promedio
1988	90	1,177,148	11.4	188,026	29	413,293	13.0
1989	94	1,192,959	10.9	79,598	24	336,888	13.4
1990	92	1,114,971	12.2	52,560	23	229,061	13.6
1991	63	1,006,307	12.4	33,200	15	176,309	11.1
1992	58	888,074	13.9	12,600	17	226,521	10.6
1993	58	868,644	15.2	90,000	15	186,750	10.5
1994	53	819,862	15.6	151,350	13	163,577	10.7
1995	54	938,861	13.7	52,600	17	314,937	9.7
1996	47	839,168	14.6	-----	13	313,508	13.3
1997	40	635,000	16.6	-----	12	162,899	14.1

ELABORACIÓN PROPIA CON INFORMACIÓN DE: La Marina Mercante Mexicana 1997, Buenos Aires, Instituto de la Marina Mercante Iberoamericana, 1997. pp. 129-140, citado por Salgado p.3-4

Dos características negativas de la flota mexicana son que su edad promedio de vida llegaba a 16.6 años, cuando la vida útil de un barco es de 20 años, por otro lado estas mismas embarcaciones están fuera de normatividad, el único buque que ha cumplido las disposiciones internacionales es el Aztlán, un granelero de 26 300 TRB de Naviera Internacional S.A. (NIMEX) <sup>42</sup>.

En suma, la situación de la marina mercante es de involución. Su obsolescencia se debe a la falta de inversión endógena de la misma y a que las políticas marítimas dirigidas al sector marítimo se han enfocado a otros aspectos, principalmente a la concesión de las actividades portuarias sector a la iniciativa y a la construcción de conglomerados turísticos. La bandera mexicana no es competitiva tampoco por la burocracia, reflejada en los trámites y en desempeño laboral, y obligaciones fiscales elevadas.

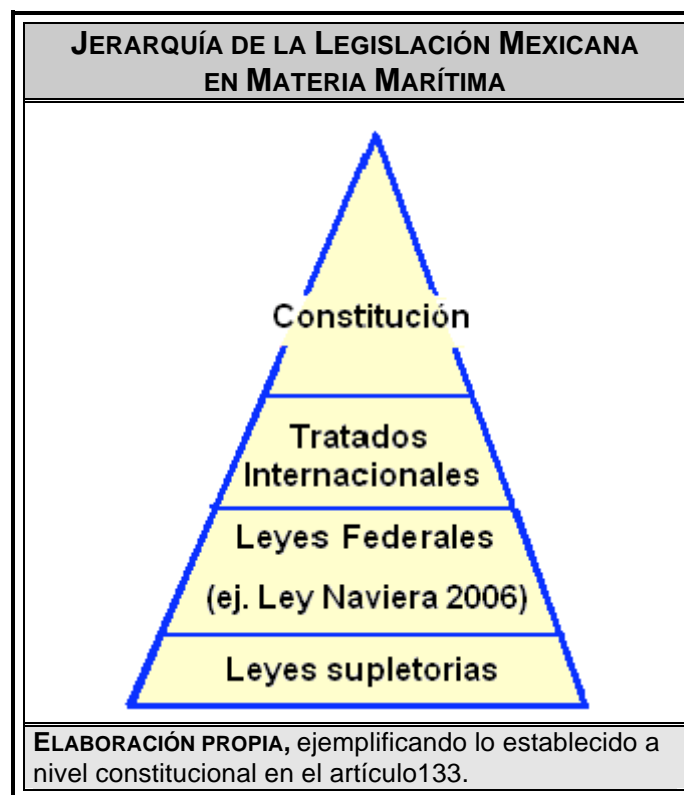
<sup>42</sup> Ibidem. pp. 4 y 5

## 2.2.2 La legislación mexicana en materia marítima

Coincido con el Dr. Salgado, quien a lo largo de sus investigaciones ha concluido que es de especial urgencia establecer una ley naviera que apoye el fomento y desarrollo del comercio exterior vía Marítima y de la Flota Mercante Nacional, pues la legislación actual es meramente operativa. México ha adoptado un gran número de tratados de libre comercio sin procurar una capacitación y apoyo a los industriales que se quedan faltos de competitividad<sup>43</sup>.

En Derecho, cuando existe una discrepancia entre la norma interna y la internacional una de ellas debe prevalecer, es allí donde surgen las teorías dualista, monista nacionalista y monista internacionalista<sup>44</sup>. De acuerdo con el Dr. Carlos Arellano, el artículo 133 constitucional (*ver esquema 1*) alude a la teoría monista nacionalista al proclamar a la Constitución como ley suprema<sup>45</sup> y le siguen en jerarquía los Tratados Internacionales, las leyes federales y por último las leyes en materia supletoria.

ESQUEMA 1



<sup>43</sup> Ibidem, pp.21 y 23.

<sup>44</sup> ARELLANO García, Carlos, pp. 88-89

<sup>45</sup> Ibidem. p.94

En las constituciones de 1824, 1857 y 1917 existía igualdad jurídica entre la constitución y los tratados internacionales, hasta que en 1934 se reformó el artículo 133, en los que se dispuso que “los tratados debían estar de acuerdo con la constitución”, así los Tratados, debían ser aprobados por el Senado antes de ser ratificados por el Presidente. Esta disposición pone a los tratados internacionales al mismo nivel de las leyes federales. Actualmente, se entiende que si un tratado no contradice la Constitución, está de acuerdo con ella, por lo que es superior a las leyes federales e inferior a la Constitución\*.

No obstante, las políticas económicas internas tienden a una dinámica distinta, adecuan las leyes federales o secundarias a fin de cumplir con los compromisos internacionales sin estructurar una legislación de desarrollo endógeno, aplicando así la teoría monista internacionalista *de facto*. En esta parte señalo los aspectos en que la Ley de Navegación y Comercio Marítimos es operativa:

- El artículo 40, reserva la navegación de embarcaciones de cabotaje a embarcaciones mexicanas, señala que si éstas carecen de igualdad en condiciones técnicas con relación a las extranjeras, la Autoridad Marítima está facultada para otorgar permisos a las últimas. En este sentido no está promoviendo el desarrollo de la flota nacional, si ésta es deficiente, se recurre a la contratación de embarcaciones extranjeras.
- El artículo 63, delega la responsabilidad de instalar y operar el señalamiento marítimo y ayudas a la navegación a las API's, cuando estas actividades son de seguridad a la navegación, deben ser operadas por la Autoridad Portuaria.
- El artículo 74, indica que los proyectos de construcción, reparación o modificaciones significativas a las embarcaciones deberán ser previamente autorizadas por la Autoridad Marítima. Es decir, además de que no promueve la innovación de la misma, permite cambios mayores que pueden ser inseguros para la tripulación y la carga.
- En caso de siniestro marítimo, (artículos 175-179) se delega la responsabilidad de los daños ocasionados por naufragio o accidentes al propietario de la embarcación, limitándose al pago de Seguros de Responsabilidad Civil. Este hecho deja un vacío de ley por que los daños no son solo económicos, sino físicos, que son los más difíciles de revertir,

---

\* La única excepción son los tratados en materia de Derechos Humanos, que se considera que están a la par, e incluso en la interpretación rebasan a la misma constitución.

en tiempo y costo, por tal, la autoridad marítima debe garantizar tanto la calidad de infraestructura de sus embarcaciones y de las extranjeras que arriban a sus puertos como de las actividades portuarias y servicios a la navegación, a fin de prevenir los siniestros.

- Las compraventas marítimas (artículos 254-263) están delegadas a lo establecido en: la Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías, la Convención sobre la Prescripción en materia de Compraventa Internacional de Mercaderías, la Convención sobre la Representación en la Compraventa Internacional de Mercaderías, dejando a modo supletorio las legislaciones nacionales como el Código de Comercio y el Código Civil Federal. Así, la nación queda vulnerable a las fuerzas del mercado al no existir un instrumento de protección y apoyo a la economía nacional en términos de comercio exterior.

Las lagunas legislativas y la falta de una estructura que fomente al sector marítimo han generado entre otros aspectos<sup>46</sup>:

- a) Pago de fletes a buques extranjeros,
- b) Pago de seguros marítimos a empresas aseguradoras extranjeras,
- c) Pago por los servicios de nuestras cargas de importación y exportación a puertos estadounidenses.

### 2.2.3 La privatización de los puertos mexicanos.

A partir de 1994 se reestructuró el sector portuario, los puertos se privatizaron desde ese año, las Administraciones Portuarias Integrales (API) se encargarían de gestionar y modernizar las instalaciones y actividades portuarias<sup>47</sup>. Desde entonces se limitaron las facultades del Ejecutivo Federal, está obligado a habilitar los puertos y las terminales marítimas, si detecta que existe alguna irregularidad por parte del funcionamiento de las API, su participación se reduce a emitir recomendaciones en caso de afecciones de la actividad humana o al equilibrio ecológico mediante la Comisión Consultiva<sup>48</sup>.

---

<sup>46</sup> SALGADO y Salgado, José Eusebio, *La flota mercante... Op. Cit.*, p. 22

<sup>47</sup> RICO Tavera, Guadalupe, "Puertos Mexicanos con Vientos a Favor", *Negocios Internacionales*, Bancomext, Revista mensual, Año 15, No.169, abril 15, 2006. 36-40pp.

<sup>48</sup> Ley de puertos 1993

Las API están reguladas por la ley de puertos de 1993, la cual establece que son sociedades mercantiles que mediante la concesión de la Autoridad Marítima engloban todas las operaciones portuarias como los servicios y bienes de un puerto como la planeación, programación y desarrollo. Las concesiones están vigentes por 50 años y tienen derecho a una renovación de contrato<sup>49</sup>.

Además desde que el Estado dejó de participar activamente en el sector dejándolo a las API, también dejó de invertir en buques e infraestructura de estos, lo que llevó a la mera renta de embarcaciones y la disminución de toneladas de registro bruto transportadas por su flota.

---

<sup>49</sup> Ibid.

## Capítulo 3. El Transporte Marítimo de Petróleo en México (1980-2000)

*“Las leyes de la tierra no llegan a la república del mar”*

Dicho común entre marineros.

Este capítulo tiene como finalidad responder a la hipótesis de que las disposiciones internacionales implementadas por la OMI hacia el transporte marítimo de petróleo son incompatibles con la dinámica comercial internacional del mismo, debido a que la primera busca implementar medidas de seguridad integrales sin considerar el precio que conllevan, mientras que la segunda busca reducir los costos sin importar sus repercusiones.

Los temas se abordan de la siguiente manera: se expone el manejo de los petroleros en el comercio global, mencionando las características de los buques y haciendo una especial referencia a las catástrofes marítimas ocasionadas por buques petroleros que precisaron la existencia de una regulación internacional establecida por la OMI y que tanto es cumplida. Todo esto llevará a explicar como ha participado la flota de PEMEX para la exportación de petróleo crudo entre los años 1982 a 2006.

### 3.1 El transporte internacional de hidrocarburos en el neoliberalismo.

Las sociedades industrialmente avanzadas demandan una movilización de recursos inmensa. La globalización comercial se realiza principalmente por la vía marítima, Las rutas donde se acentúa más el transporte marítimo de petróleo son la del Golfo Pérsico, el Canal de Suez, y los estrechos de Gibraltar y Galicia. Mientras que los principales consumidores son Estados Unidos, Europa y Japón<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> VÉASE: GONZÁLEZ Laxe, Fernando (coordinador). GONZALEZ Laxe, Fernando, *et.al. El impacto del Prestige. Análisis y Evaluación de los daños causados por el accidente del Prestige y dispositivos para la regeneración medioambiental y recuperación económica de Galicia.* Universidad de Coruña, España, 2003, pp. 97-112.

Las empresas que están en constante competencia, han adoptado políticas para reducir los costos de transporte como alargar la vida útil de los petroleros, permitir la circulación de los monocasco, reducir las prestaciones laborales a una tripulación no preparada, escatimar en medidas de seguridad, etc<sup>2</sup>.

La circulación de buques viejos y obsoletos de transporte de hidrocarburos atenta contra la seguridad de la vida en el mar y al medio marino que puede causar daños graves e irreversibles debido a su corrosión y fragilidad. Por ello ha sido necesario elaborar nuevas normas de seguridad homologas para todos los países a fin de prevenir estos incidentes. La regulación emanada de la OMI ha puesto especial énfasis en los petroleros como es el uso del doble casco, por medio de la cual, los buques que transportan petróleo tienen mayor posibilidad de evitar el vertimiento en el océano en caso de algún accidente.

Los daños causados por las catástrofes marítimas son cuantiosos, pues además de la pérdida de la carga, los daños al ecosistema son irreversibles, los perjuicios económicos impagables, además la fuga de capitales de los inversionistas en el lugar que haya ocurrido el accidente<sup>3</sup>.

Los empresarios han justificado estas prácticas porque el alza de los precios de los transportes por concepto de calidad y pago justo de fletes encarecería de manera irracional el transporte mercantil. Argumentan que el alza en los precios de los seguros, de las embarcaciones, las inspecciones y control en puertos, los impuestos y los salarios culminarían en un aumento de costos del transporte y en sí de todos los productos transportados orillando a las empresas a negocios peligrosos afectando finalmente a diversos sectores de la sociedad. Los accidentes derivados de la flota petrolera se incrementan debido a que los buques tienen más de veinte años y solo el 30% es de doble casco<sup>4</sup>.

---

<sup>2</sup> Ibid.

<sup>3</sup> Ibid.

<sup>4</sup> Ibid.



### 3.1.1 Incidentes derivados del transporte marítimo de hidrocarburos que precisaron una regulación marítima internacional.

Hasta el año 2004 se registraron 79 incidentes marítimos de los cuales 62 fueron protagonizados por buques de más de 20 años de antigüedad<sup>5</sup>. De los anteriores profundizaremos en las cuatro catástrofes ocasionadas por derrame de buques petroleros: el Torrey Canyon, el Exxon Valdez, el Prestige, y el Erika, mismas que urgieron a la OMI a concertar medidas preventivas y resolutivas:

1. En 1967 el buque tanque liberiano Torrey Canyon de la British Petroleum Company encalló y derramó 50 000 toneladas de crudo frente a las costas inglesas tras haber encallado en las Islas Sorlingas (archipiélago de Reino Unido). Fue el primer súperpetrolero que naufragó. El hecho fue considerado como catástrofe ecológica. Con éste iniciaron las medidas jurídicas internacionales, el 21 de diciembre de 1968 la asamblea de la ONU estableció una comisión que destinara fondos para atender este incidente (fueron los primeros fondos que se utilizaron con fines pacíficos desde la constitución de la ONU); asimismo en 1970 la Organización Consultiva Marítima Internacional inició el régimen jurídico para la preservación del medio ambiente el cual incluyó la prevención de la contaminación<sup>6</sup>.
2. En 1989 el accidente del Exxon Valdez, propiedad de Exxon Mobil encalló en la costa Prince William Sound en Alaska, derramó 40.000 toneladas de petróleo dañando cientos de kilómetros del medio marino. A partir de ese incidente el gobierno estadounidense aprobó una ley para el retiro progresivo de los monocasco y la construcción de los petroleros doble-casco<sup>7</sup>.

---

<sup>5</sup> VENCE, Xavier. “Transporte Marítimo, Thalaso-Acracia y neoliberalismo. Las lecciones del Prestige”. Ponencia, Evento IX Jornadas de Economía Crítica. Universidad Complutense de Madrid, España 2004.

<sup>6</sup> SZEKELY, Alberto. “Desafío al principio tradicional de la jurisdicción del pabellón como logro previsible de la conferencia del derecho del mar para preservar el medio ambiente marino”, *Natural Resources Journal*, publicación cuatrimestral de la Universidad de Derecho, Reino Unido, 1976, p.16.

<sup>7</sup> **Monocasco:** son las embarcaciones construidas cuyo caso tiene una sola pared

**Doble casco:** Los buques petroleros están construidos con doble armazón para que en caso de colusión o encallamiento se evite un derrame de petróleo. GONZÁLEZ Laxe, Fernando, et. al., *Op.Cit.*, pp.97-112.

En Estados Unidos entró en vigor la Oil Pollution Act (1990) que exige a todos los armadores que naveguen en aguas jurisdiccionales estadounidenses identificar un representante en su territorio en quien recaerá la responsabilidad civil ilimitada. La fianza por el accidente fue impagable, ascendió a 1,000 millones de dólares, a partir de ese momento la OMI dispuso que en el año 2026 ningún petrolero monocasco volverá a circular<sup>8</sup>.

3. Una década después, el 11 de diciembre de 1999 el petrolero Erika Valetta (*ver imagen 1*) de pabellón maltés, tenía veinticinco años de servicio naufragó en las costas de Loire Atlantic, Francia. Iba sobre cargado, llevaba 31,000 toneladas cuando su capacidad máxima era de 30,000. Derramó entre 7,000 y 10,000 toneladas de petróleo diesel pesado No.2. Pertenecía a la empresa TotalFinaElf. Con este accidente se prohibió la entrada de monocasco a los puertos europeos y la OMI apresuró la retirada de los mismos a 2015<sup>9</sup>.

IMAGEN 1



<sup>8</sup> MARTIN, Patricia, "Los buques similares al 'Prestige' no podrán navegar a partir de hoy" *El País*, Diario, España, 05 abril 2005, p.23.

<sup>9</sup> VÉASE: GONZÁLEZ Laxe, Fernando, *et. al.*, *Op. Cit.*, 97-112.

4. Finalmente el daño ambiental más grande al medio marino en la historia de la humanidad fue el hundimiento del petrolero Prestige. Fue un monocasco con pabellón de Bahamas que se colisionó el 14 de noviembre de 2002 en Galicia, España. Derramó 77,000 toneladas de fuel, la marea negra creció más de 1000km de costa<sup>10</sup>. La colisión del Prestige causó daños económicos serios, en Europa, el Fondo Internacional de Daños Debidos a la Contaminación de Hidrocarburos (FIDAC) prevee una indemnización máxima por 155 millones de Euros, esta fue superada 15 veces.

La incapacidad de cubrirlos dejó un vacío de responsabilidad civil, es decir aunque los responsables son los navieros que contratan banderas de conveniencia, ellos se respaldan en el pago del seguro, y este fija su cuota máxima para cubrir daños, es decir, no existe un responsable directo para cubrir el daño<sup>11</sup>.

Su impacto ambiental y social tuvo amplia resonancia tanto en medios como en investigaciones. La sociedad española se alarmó al saber que el 70% de los buques que abastecen de hidrocarburos Europa, pasan por las costas de Galicia y no cumplen con las normas mínimas de seguridad<sup>12</sup>. La catástrofe del Prestige fue la séptima ocurrida en tres décadas en Galicia, las otras seis tuvieron un menor impacto ambiental (*ver cuadro 9*).

**CUADRO 9**

Principales siniestros de petroleros en Galicia desde 1970		
Buque	Año	Vertido
<i>Polycommander</i>	1970	50.000 Tm petróleo
<i>Urquiola</i>	1976	101.000 Tm petróleo
<i>Andros Patria</i>	1978	47.000 Tm petróleo
<i>Mar Egeo</i>	1992	74.000 Tm petróleo
<i>Prestige</i>	2002	32.000 Tm fuel pesado
<b>FUENTE:</b> GONZÁLEZ Laxe, Fernando, <i>et. al.</i> , <i>Op. Cit.</i> , 97-112		

<sup>10</sup> VENCE, Xavier. *Op. Cit.*, Ponencia.

<sup>11</sup> *Ibid.*

<sup>12</sup> *Ibid.*

En diciembre de 2003, la OMI aprobó una enmienda al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (en adelante Marpol), por el que se eliminaría progresivamente el uso de estos barcos hasta que en 2010 se prohibirá oficialmente la navegación de cualquier monocasco. Un ejemplo de lo anterior, es que el 5 de marzo de 2005 dejaron de circular oficialmente los petroleros de más de 20,000 toneladas anteriores a 1982. Según Greenpeace, la industria petrolera contaba con 3,500 buque-tanques, de los cuales 1,700 eran monocasco y en 2005 se debieron retirar 1,119<sup>13</sup>.

El Convenio Marpol tiene como objetivo prevenir la contaminación del mar causados por los buques, ya sea por las catástrofes o los descuidos durante la carga y descarga del mismo, sustancias líquidas nocivas y peligrosas, aguas sucias y basura de los buques. Tiene tres principales disposiciones: 1. la cantidad transportada no puede superar un 1/15,000 la capacidad total de carga del petrolero; 2. tampoco puede exceder los sesenta litros por milla que navegue; 3. el vertido se hará al menos a 50 millas náuticas de la costa más cercana. En caso de incumplimiento, se aplica la legislación del Estado que enarbole el pabellón<sup>14</sup>.

### **3.1.2 Regulación internacional en materia de transportación marítima de hidrocarburos**

La regulación marítima internacional es muy amplia, en este apartado se mencionan los principales instrumentos que se enfocan en el tráfico de hidrocarburos:<sup>15</sup>

- o Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar del 10 de diciembre de 1982, también llamada Convención de Montego Bay, entró en vigor el 16 de noviembre de 1994, derogó en México los cuatro Convenios que adoptó la ONU en su Conferencia del Mar, celebrada en Ginebra, Suiza en 1958, DOF del 1° de junio de 1983.

---

<sup>13</sup> MARTIN, Patricia, *Op. Cit.* p.23.

<sup>14</sup> [http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc\\_id=678&topic\\_id=258](http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=678&topic_id=258), Consultado el 2 de febrero de 2009 a las 08:45hrs.

<sup>15</sup> Estos instrumentos son una extracción temática de los citados por el Doctor. SALGADO y Salgado, José Eusebio, *Historia de un proyecto de ley. Ley de Navegación y Comercio Marítimos*. Tesis para acreditar el grado de Doctor en Derecho, Facultad de Derecho, UNAM, México, pp. 55-65

- Convenio de Basilea sobre el control de los Movimientos Transfronterizos de Desechos Peligrosos y su Eliminación del 22 de marzo de 1989, DOF del 9 de agosto de 1991.
- Convenio Internacional relativo a la Intervención en Altamar en caso de Accidentes que causen una contaminación por Hidrocarburos (INTERVENTION/69) del 29 de noviembre de 1969, DOF del 25 de mayo de 1976.
- Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del mar por Vertimientos de Desechos y otras Materias (DUMPING/72 o LDC/72) del 13 de noviembre de 1972, DOF del 16 de julio de 1975. México, al igual que Estados Unidos, Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte y la Federación de Rusia son depositarios de este Convenio.
- Protocolo Relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de Contaminación del Mar por Sustancias distintas a los Hidrocarburos (INTERVENTION/PROT/73) del 2 de octubre de 1973, DOF del 19 de marzo de 1980.
- Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por Buques del 2 de noviembre de 1973, DOF del 8 de julio de 1992 y su Protocolo de Modificación del 17 de febrero de 1978, DOF del 7 de julio de 1992 (MARPOL 73/78).
  - Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos peligrosos a granel (Código CIQ).
  - Código para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos peligrosos a granel (Código CIQ).
- Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en le Mar del 10 de noviembre de 1974, DOF del 9 de mayo de 1977 y su protocolo de Modificación del 17 de febrero de 1978, DOF del 2 de septiembre de 1983 (SOLAS 74/78), hasta 2004 este código tuvo 55 enmiendas y/o modificaciones. Los códigos que se desprenden en la materia son:
  - Código Internacional para la Construcción y el Equipo de buques que Transporten Productos Químicos peligrosos a granel (CIQ)
  - Código Internacional para la Construcción y el Equipo de buques que transporten gases licuados a granel (CIG).

- Directrices sobre el Programa mejorado de Inspecciones sobre los Reconocimientos de Graneleros y Petroleros.
- Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación (Código IGS)
- Código Internacional para la aplicación de procedimientos de ensayo de exposición al fuego (Código PEF)
- Código Marítimo Internacional de Manejo de Mercancías Peligrosas (código IMDG)
- Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP)
- Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos del 18 de diciembre de 1971, DOF del 9 de agosto de 1994.
- Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños causados por la Contaminación de Aguas del Mar por Hidrocarburos del 29 de noviembre de 1969, DOF del 9 de agosto de 1994.
- Protocolos de 1976, 1984 y 1992 que emanan del Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por daños causados por la Contaminación de Aguas del Mar por Hidrocarburos de 1969, DOF del 9 de agosto de 1994 el primero y DOF del 6 de febrero de 1995 los otros dos.
- Protocolos de 1976, 1984 y 1992 que enmiendan el Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos de 1971, DOF del 9 de agosto de 1994 el primero y DOF del 5 de febrero de 1995 los otros dos.
- Convenio sobre limitación de responsabilidad nacida por reclamaciones del derechos marítimo del 19 de noviembre de 1976, DOF del 9 de agosto de 1994.
- Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación de Hidrocarburos del 30 de noviembre de 1990 (OPRC/90), DOF del 6 de febrero de 1995.
- Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974, DOF de febrero de 1995. este protocolo abrogó al Protocolo de 1978 citado del Convenio.

Entre los Convenios, Protocolos y Acuerdos en la materia aprobados por la OMI, pero que México no ha aceptado por el elevado costo que significan para el país son<sup>16</sup>:

- Convenio Internacional sobre Responsabilidad, Indemnización de Daños en Relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas de 1996 (Convenio SNP/96).
- Protocolo 1996 relativo al Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias de 1972 (PROT/DLC/96)
- Protocolo de 2000 sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra los sucesos de Contaminación por Sustancias Nocivas y potencialmente Peligrosas (PROT/COOPERACIÓN/SNPP/2000).
- Protocolo relativo al Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a contaminación Por Hidrocarburos de 1971.
- Proyecto de Protocolo para complementar el Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a Contaminación Por Hidrocarburos. Adoptado en el 2003.

En el ámbito bilateral, México y Estados Unidos también firmaron un acuerdo de cooperación en la materia<sup>17</sup>:

- El Acuerdo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América, que modifica el Acuerdo de Cooperación entre los dos gobiernos sobre la Contaminación del Medio Marino por Derrames de Hidrocarburos y otras Sustancias Nocivas.

### 3.1.3 Banderas de Conveniencia en los buques petroleros.

El Acuerdo París Memorandum of Understanding on Port State Control (París MoU)<sup>18</sup> ha realizado diversas investigaciones sobre las flotas de la Unión

---

<sup>16</sup> Estos instrumentos son los correspondientes al transporte marítimo de hidrocarburos. SALGADO y Salgado, José Eusebio, *Historia de un proyecto... Op. Cit.*, pp. 65-67

<sup>17</sup> [http://archivos.diputados.gob.mx/Centros\\_Estudio/Cesop/Eje\\_tematico/9\\_mambiente.htm](http://archivos.diputados.gob.mx/Centros_Estudio/Cesop/Eje_tematico/9_mambiente.htm) consultado 2 de febrero a las 12:00 hrs.

<sup>18</sup> El París MoU es un acuerdo europeo que revisa las medidas de seguridad fijadas por el programa SOLAS. El comité Port State Control presenta cada año el resultado de sus

Europea y para inspeccionar a los buques más infractores (*ver cuadro 10*), el estudio reveló que el 40% de los buques europeos no cumplen con las normas de la MARPOL, pero no se encuentra en el listado de buques “más peligrosos”. Como lo muestra el Cuadro 8, las flotas que cuentan con mayor número de infracciones son Malta y Chipre, ambas consideradas banderas de conveniencia<sup>19</sup>.

**CUADRO 10**

<b>SITUACIÓN DE LAS FLOTAS DE LA UE EN EL RANKING DE BUQUES MÁS INFRACTORES, SEGÚN PARÍS MOU</b>		
<b>Puesto</b>	<b>Pais</b>	<b>Categoría</b>
21	Malta	Lista negra - riesgo medio
25	Chipre	Lista negra - riesgo medio
33	Portugal	Lista gris
40	Estonia	Lista gris
42	Letonia	Lista gris
50	España	Lista gris
51	Polonia	Lista gris
52	Austria	Lista gris
57	Italia	Lista blanca
60	Francia	Lista blanca
61	Grecia	Lista blanca
70	Luxemburgo	Lista blanca
71	Dinamarca	Lista blanca
74	Holanda	Lista blanca
75	Irlanda	Lista blanca
76	Alemania	Lista blanca
78	Finlandia	Lista blanca
79	Suecia	Lista blanca
80	Reino Unido	Lista blanca

**FUENTE:** Aguilar, Ricardo. *La flota de la Unión Europea y la contaminación crónica de los océanos por hidrocarburos*. Oceana, España 2005, pp. 5

Según Paris MoU, la media de flota deficiente es de 57,20%, en la Unión Europea se han detectado 51,08%, pero los buques que presentan 100% de deficiencias son los de pabellones de Cabo Verde, Islas Cook, Jordan, Kajastán, Sao Tomé y Príncipe, Sudáfrica y México<sup>20</sup>.

inspecciones a la OMI. Al comité actualmente pertenecen las administraciones marítimas de Alemania, Bélgica, Canadá, Croacia, Dinamarca, Eslovenia, España, Finlandia, Francia, Grecia, Holanda, Irlanda, Islandia, Italia, Noruega, Polonia, Portugal, Reino Unido, Rusia y Suecia.

<sup>19</sup> AGUILAR, Ricardo. *La flota de la Unión Europea y la contaminación crónica de los océanos por hidrocarburos*. Oceana, España, 2005 pp.6.

<sup>20</sup> Ibid.



Más de la mitad navegan buques petroleros enarbolan pabellones de conveniencia y generalmente al servicio de sociedades opacas domiciliadas en países exóticos con tripulaciones poco cualificadas y mal pagadas<sup>21</sup>. Según datos del 2001, el transporte del petróleo fue realizado en un 51% por buques con pabellones de conveniencia (porcentaje que rondaba el 25% treinta años antes)<sup>22</sup>. La cantidad de petroleros (*oil tankers*) que usan banderas de conveniencia es casi del 15% del total de los buques que usaron estos pabellones (*ver cuadro 11*), sin embargo, existen menos petroleros que buques de contenedores o de carga general, es decir que si es significativa la cantidad de petroleros que recurren al uso de banderas de conveniencia.

**CUADRO 11**

<b>DISTRIBUCIÓN POR PAÍSES DE LOS BUQUES DE MÁS DE 1000 TRB CON REGISTROS ABIERTOS</b> (Datos a 31 de diciembre de 1997)						
<b>DISTRIBUCION POR PAISES DE LOS BUQUES DE MAS DE 1.000 GRT CON REGISTROS ABIERTOS</b> (Datos a 31 de diciembre de 1997)						
	Oil Tankers	Dry Bulk Carriers	General Cargo	Containerships	Otros	Total
Panamá.....	381	1,104	1,321	398	663	3,867
Liberia.....	389	421	239	144	3000	1,493
Chipre.....	130	455	588	97	80	1,350
Bahamas.....	156	131	458	44	194	983
Malta.....	248	315	432	31	65	1,091
Bermuda.....	25	18	19	17	18	97
Vanuatu.....	2	25	45	—	47	119
<b>Total.....</b>	<b>1,331</b>	<b>2,469</b>	<b>3,102</b>	<b>731</b>	<b>1,367</b>	<b>9,000</b>

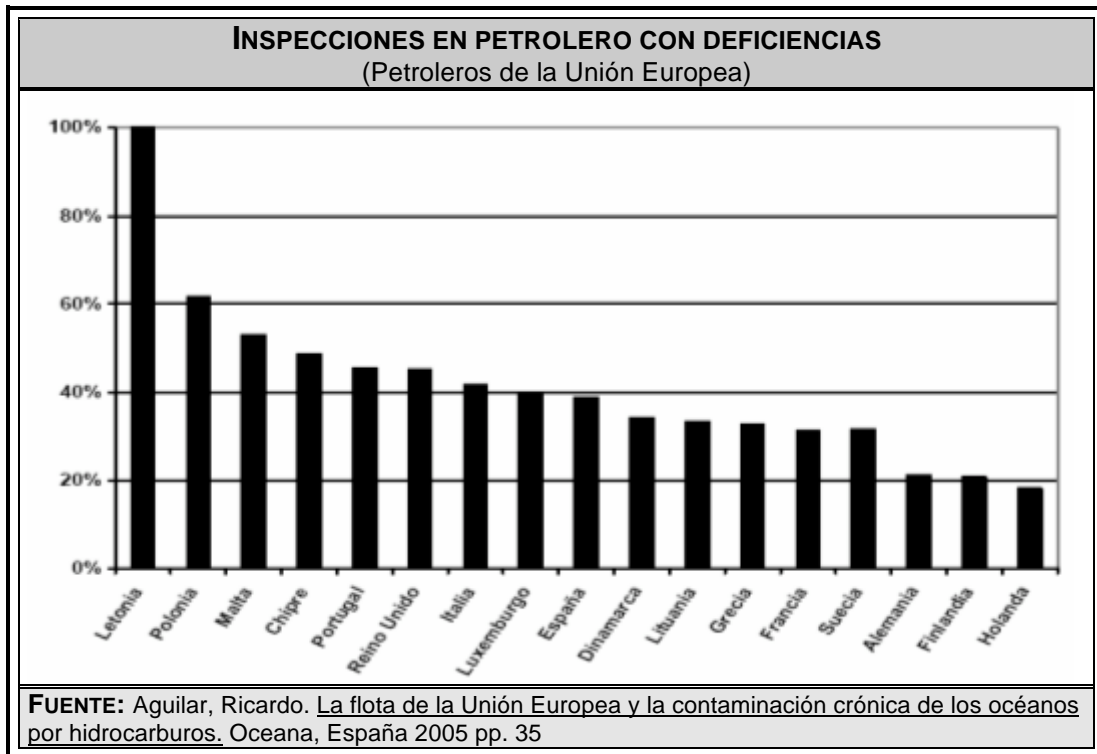
**FUENTE:** compilado por el secretariado de la UNCTAD sobre la base de Lloyd's Maritime Information Services London  
**CITADO POR:** González Laxe, Fernando. *Perspectivas de los tráficos marítimos y competitividad portuaria*. Boletín de economía de ICE No. 2666 del 9 al 15 de octubre de 2006, p. 11

En otro estudio realizado por el París MoU se investigó el porcentaje de deficiencias que presentan los buques petroleros según su pabellón de conveniencia en la UE (*ver gráfica 2, pág.70*), lo interesante es que el tercer y cuarto lugar lo ocupan Malta y Chipre que están en la lista negra y también aparecen dentro de las primeras cinco posiciones Letonia, Polonia y Portugal que aparecen en la lista gris (*comparar con el cuadro 10, pág.69*).

<sup>21</sup> VÉASE: GONZÁLEZ Laxe, Fernando, *et. al.*, *Op. Cit.*, 97-112.

<sup>22</sup> VENCE, Xavier, *Op. Cit.*, p.6

GRÁFICA 2



### **3.2 La exportación marítima de petróleo en México.**

La exportación de petróleo mexicano es realizada por la paraestatal. En este apartado se analizan las características de la exportación de crudo mexicano vía marítima: entre otros puntos, se toca que volumen es manejado por la flota propia, el que porcentaje del volumen es manejado por flota propia, cual por renta y cual es transportado por los mismos compradores; una comparación entre las exportaciones petroleras y no petroleras; precio, regiones y volumen de petróleo exportado; el destino de las mismas; y una comparación entre los diversos medios de transporte.

Las principales fuentes consultadas fueron los datos obtenidos del Banco de Información Económica (BIE) del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEG)<sup>23</sup> y las memorias de labores de PEMEX de los años 1980-2000. La información se complementa con otros artículos, sin embargo no existen investigaciones concretas sobre el tema. No es posible basarse solo en la información prestada por PEMEX porque en sus memorias de labores se reconoce expresamente que los importes en comercio exterior y las ventas interiores no coinciden con las cifras del área de finanzas porque existe un lapso entre la salida del producto y su registro contable<sup>24</sup>.

#### **3.2.1 Exportaciones petroleras y no petroleras.**

México participa en la dinámica neoliberal exportando productos específicos: energéticos y otras materias primas, a cambio de importar productos terminados y permitiendo que las industrias productiva y de servicios que operan en nuestro país sean extranjeras. Lo que ha minado la infraestructura productiva nacional.

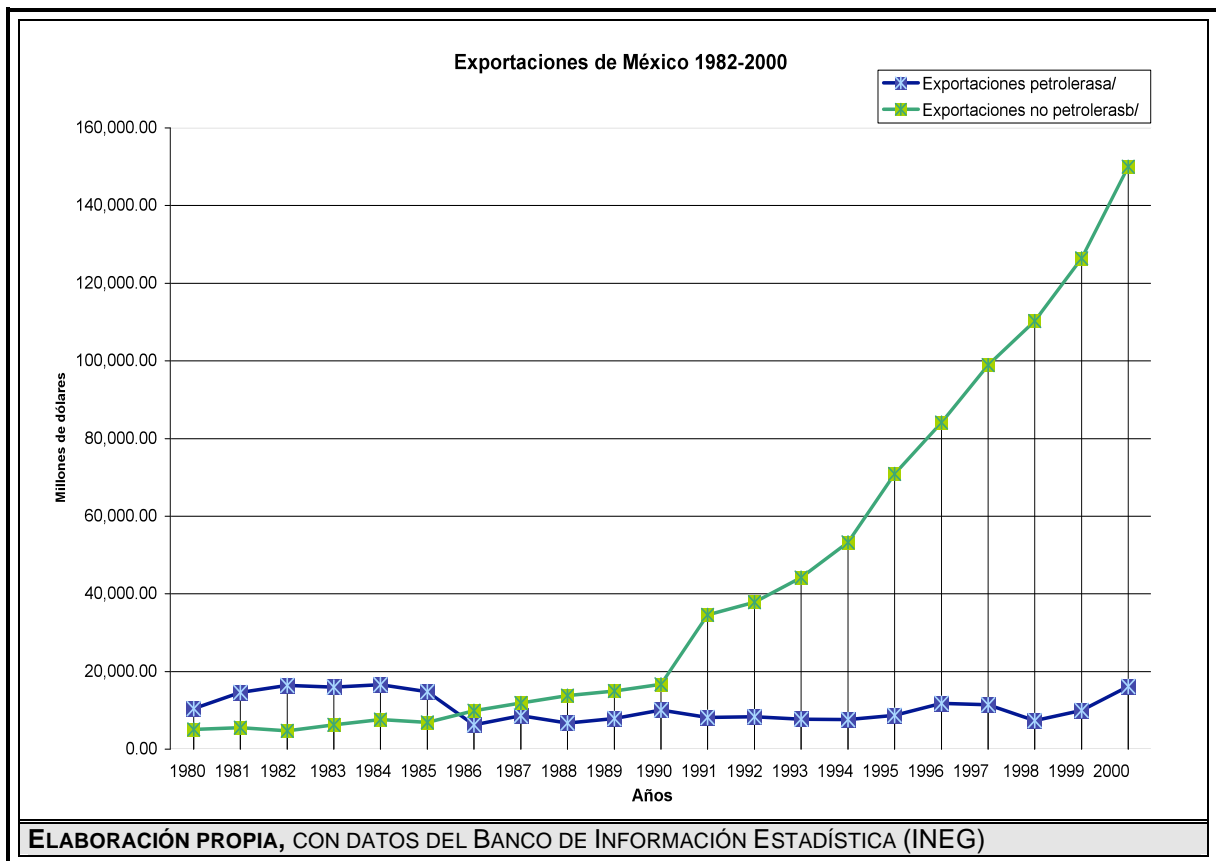
---

<sup>23</sup> Atendiendo al inciso B del artículo 26 constitucional que considera al de Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) como los datos oficiales.

<sup>24</sup> Memoria de Labores de PEMEX 1986 pp.12-13.

La gráfica 3 (pag. 72) representa las exportaciones de México entre 1982 y 2000. La serie denominada “exportaciones no petroleras” se refiere al sector agropecuario, extractivo y manufacturero. El repunte de 1991 se debe a que a partir de ese año se incluyó el valor de la Industria Maquiladora de Exportación<sup>25</sup>, en otras palabras, representa la exportación de partes que fabrican en nuestro país pero que pertenecen a corporaciones trasnacionales, como la industria textil, autopartes, ensambladoras, etc. cuya actividad contribuye en lo mínimo al Producto Nacional Bruto. Tal medida se tomó para homologar nuestro registro de comercio exterior con el de otros países que tratan de igual forma las importaciones y exportaciones efectuadas por las maquiladoras.

GRÁFICA 3



Hasta el sexenio del Presidente José López Portillo las exportaciones petroleras definieron el desarrollo económico y social del país, así las políticas económicas, principalmente de comercio exterior, ocasionaron la dependencia de las divisas provenientes de la exportación de petróleo descuidando las

<sup>25</sup> Banco de Información Económica, <http://dgcnesyp.inegi.gob.mx/cgi-win/bdieintsi.exe/Consultar> consultado el 11 de abril de 2009 a las 2:00pm.

exportaciones agrícolas principalmente de café, tomate y algodón<sup>26</sup>. Sin embargo, durante la década de los 80 los hechos internacionales más relevantes que cambiaron esta situación al iniciar la recesión debido a varios factores: en la guerra de 1980 Irán e Irak suspendieron sus exportaciones de crudo, causando un déficit de 4 millones de barriles diarios en la oferta mundial<sup>27</sup>, asimismo la desintegración de la URSS que acentuó la recesión<sup>28</sup>.

En 1977 Jorge Díaz Serrano, entonces director de PEMEX, informó a López Portillo el hallazgo de los pozos petroleros de Cantarell, el Secretario de Hacienda David Ibarra Muñoz, encomendado por el presidente, viajó a Nueva York para contratar créditos con el propósito de invertir en el país a modo que fuera parte del primer mundo y el pago total de la deuda externa pero el desplome internacional de los precios del petróleo aumentó exageradamente la deuda al tiempo que enfrentó una fuga de capitales que orilló al gobierno a nacionalizar la banca.<sup>29</sup>

El presidente Miguel de la Madrid Hurtado recibió al país en medio de una fuerte crisis, la que enfrentó “despetrolizando” la economía, por la inestabilidad e incertidumbre del mercado petrolero mundial<sup>30</sup>. En la gráfica 3 (pag.72) se observa como entre 1985 y 1986 se alternan ambas series. El hecho de que en este sexenio se haya “despetrolizado” la economía trajo como consecuencia que el Estado se abstuviera de invertir en este sector energético<sup>31</sup>, una manifestación de ello lo veremos plasmado posteriormente en la involución de la flota marítima de PEMEX.

---

<sup>26</sup> TURRENT, Isabel, “Las relaciones Comerciales de México con América Latina 1976-1982”. *Foro Internacional* 95. Revista Trimestral Publicada por el Colegio de México, Vol. XXIV, Enero-Marzo 1984, No.03, p. 324.

<sup>27</sup> Memoria de Labores de PEMEX 1980. p.1988.

<sup>28</sup> Memoria de Labores de PEMEX 1992, p. 67-68.

<sup>29</sup> PERALTA Alemán, Gilberto, *Tendencias del Desarrollo Nacional*. Editorial Esfinge S.A. de C.V., 2ª edición 2002, México pp.150-151.

<sup>30</sup> SNOECK, Michelle, *El comercio exterior de Hidrocarburos y derivados en México 1970-1985*. Colmex, México, 1988, p.163.

<sup>31</sup> José López Portillo al final de su administración había intentado financiar el desarrollo del país con las divisas obtenidas de la exportación de Petróleo. En su plan Global de Desarrollo se estableció que del total de los ingresos el 32% se destinarían al programa de inversión de PEMEX, mientras que el resto se orientaría hacia otras prioridades. LOPEZ Portillo, José, *Plan Global de Desarrollo (1980-1982)*. Citado por MACHICAO Ceballos, María Teresa, *1970-1982: Doce años de Política Petrolera en México y las crisis del Petróleo*. Tesis para obtener el grado de Licenciada en Relaciones Internacionales, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, 2002, p.172.

La crisis petrolera mexicana se debió a los desequilibrios del mercado petrolero internacional característicos de las décadas 1980 y 1990, la sobreoferta generada por a la recesión económica de los países industrializados, quienes en diversas ocasiones redujeron su demanda, ocasionaron la caída de los precios por barril recesión económica en los países industrializados. Otros fenómenos relevantes fueron la guerra de 1980 entre Irak e Irán ambos detuvieron sus exportaciones reduciendo 4 millones de barriles diarios la oferta mundial del petróleo, por lo que el resto de los países de la OPEP adoptaron medidas para contrarrestar el déficit<sup>32</sup>.

### 3.2.2 El mexicano para exportación: precio, regiones y volumen

En diversas ocasiones algunos miembros de la OPEP incurrieron en prácticas comerciales desleales como violar las cuotas de producción, aplicar de descuentos etc. Por ejemplo, el desplome de los precios en 1986 en casi un 50% cuando Arabia Saudita adoptó un sistema de precios denominado *netbacks* por el cual aumentaría el volumen de ventas. Ese año la OPEP superó su producción casi dos mil millones de barriles diarios, de los cuales 80% provenían de Arabia Saudita<sup>33</sup>. En 1987 los países se vieron obligados a respetar sus cuotas de producción lo que permitió ese año mantener una cuota ascendente, pero al siguiente año Kuwait, Arabia Saudita y Emiratos Árabes Unidos volvieron a incurrir en la sobreoferta de crudo<sup>34</sup>.

Durante toda la administración del Presidente De la Madrid (1982-1988) los precios internacionales del petróleo estuvieron por debajo de los de la administración anterior (*ver gráfica 4, pág.76*), a esto se le añade que México buscó el equilibrio de mercado reduciendo sus exportaciones en apoyo a los países productores a pesar de las divisas necesarias para su economía<sup>35</sup>. Su

---

<sup>32</sup> Véase *Memoria de Labores de PEMEX* 1980, p.1988; 1981, p. 2189; 1982, p.2386; 1983, p.13; 1984, p. 13; 1985, p.12; 1987, p.13; 1988, p.13; 1992, pp.67-68; 1993, p.19; 1997, p. 15; 1988, p.13; 1999, p.9.

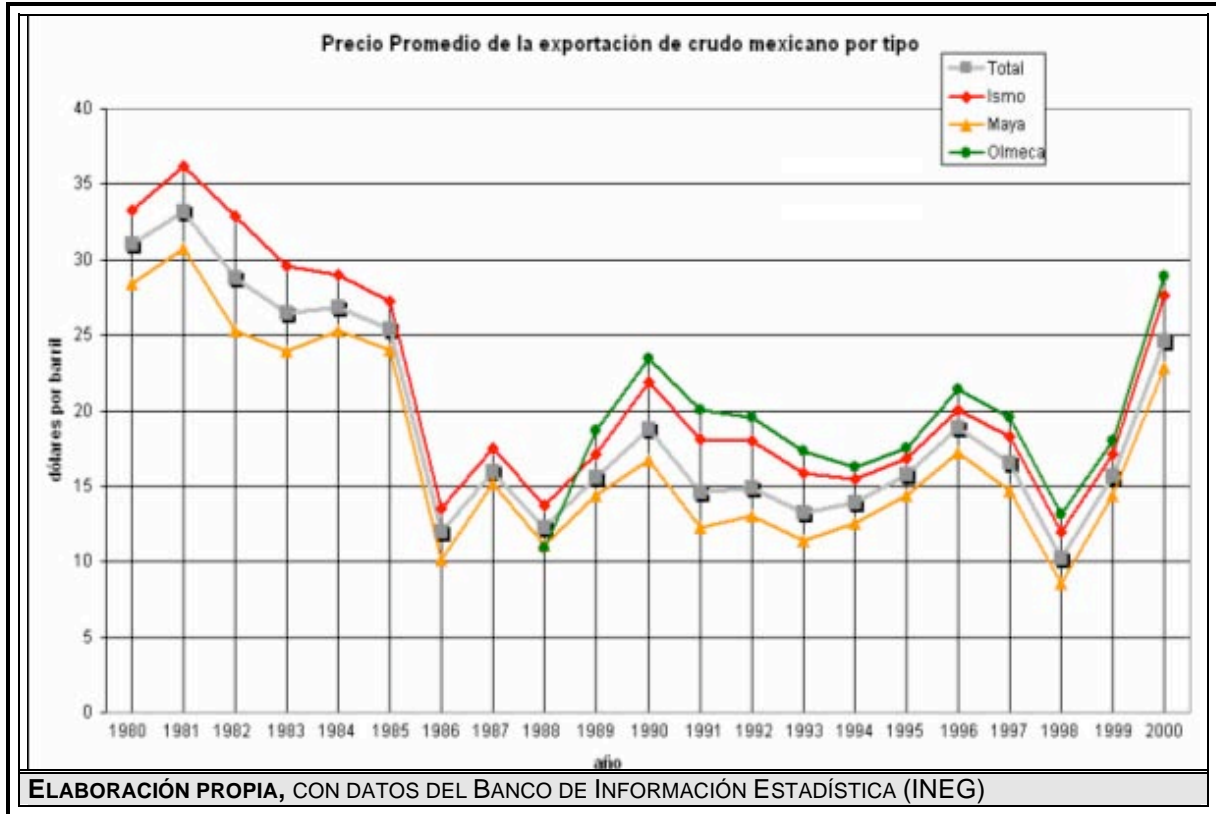
<sup>33</sup> Véase *Memoria de Labores de PEMEX* 1980, p.1988; 1981, p. 2189; 1982, p.2386; 1983, p.13; 1984, p. 13; 1985, p.12; 1987, p.13; 1988, p.13; 1992, pp.67-68; 1993, p.19; 1997, p. 15; 1988, p.13; 1999, p.9.

<sup>34</sup> Véase *Memoria de Labores de PEMEX* 1987, p.15; 1988, p.13.

<sup>35</sup> *Memoria de Labores de PEMEX* 1984 p.13

política petrolera estuvo orientada a conciliar la necesidad apremiante de divisas con la defensa del equilibrio en el mercado mundial.

GRÁFICA 4

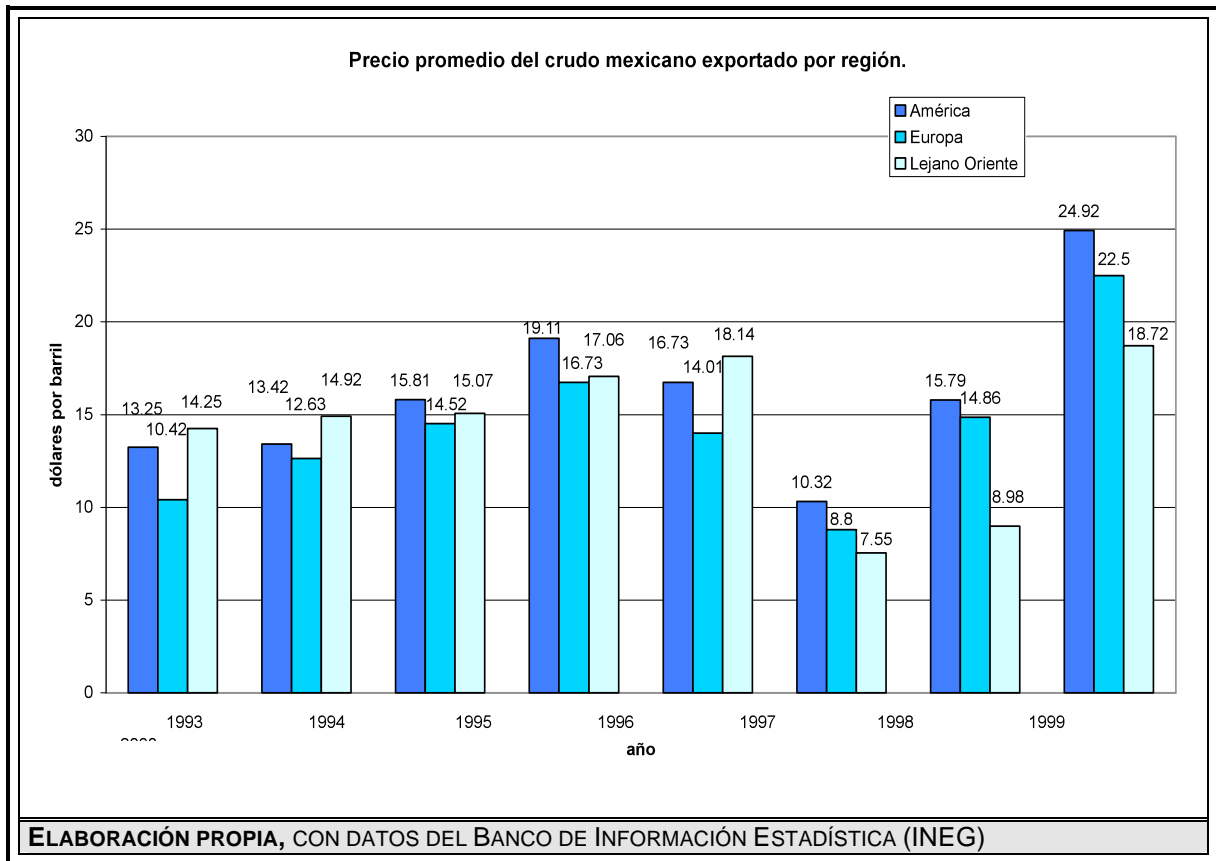


Las principales zonas a las que se exporta el petróleo mexicano crudo son América del Norte, el Lejano Oriente y Europa. Como se observa en la gráfica 5 (pág.77), el precio del crudo exportado a los países del Continente Americano es más elevado que el que se exporta a Europa o al Lejano Oriente (excepto de 1993 y 1994) a pesar de la cercanía y de que a partir de 1994 entró en vigor el Tratado de Libre Comercio para América del Norte (TLCAN).

Es necesario señalar que en el mercado interno los precios internacionales del petróleo tomaron relevancia a partir de 1991 porque entraron en el mercado las gasolinhas Magna Sin y Premium cuya maquinación necesita de los petrolíferos importados: “Para disminuir la contaminación por consumo de gasolina PEMEX emprendió la sustitución de carburante para eliminar el plomo y los contaminantes, la Magna Sin sustituyó por completo a la Nova (y la Premium a la Extra) el cambio de combustibles generó un problema de abasto que desde

1991 se solucionó con la importaciones de productos petroquímicos, desde entonces el precio del carburante depende de la cotización del petróleo y el tipo de cambio”<sup>36</sup>.

GRÁFICA 5



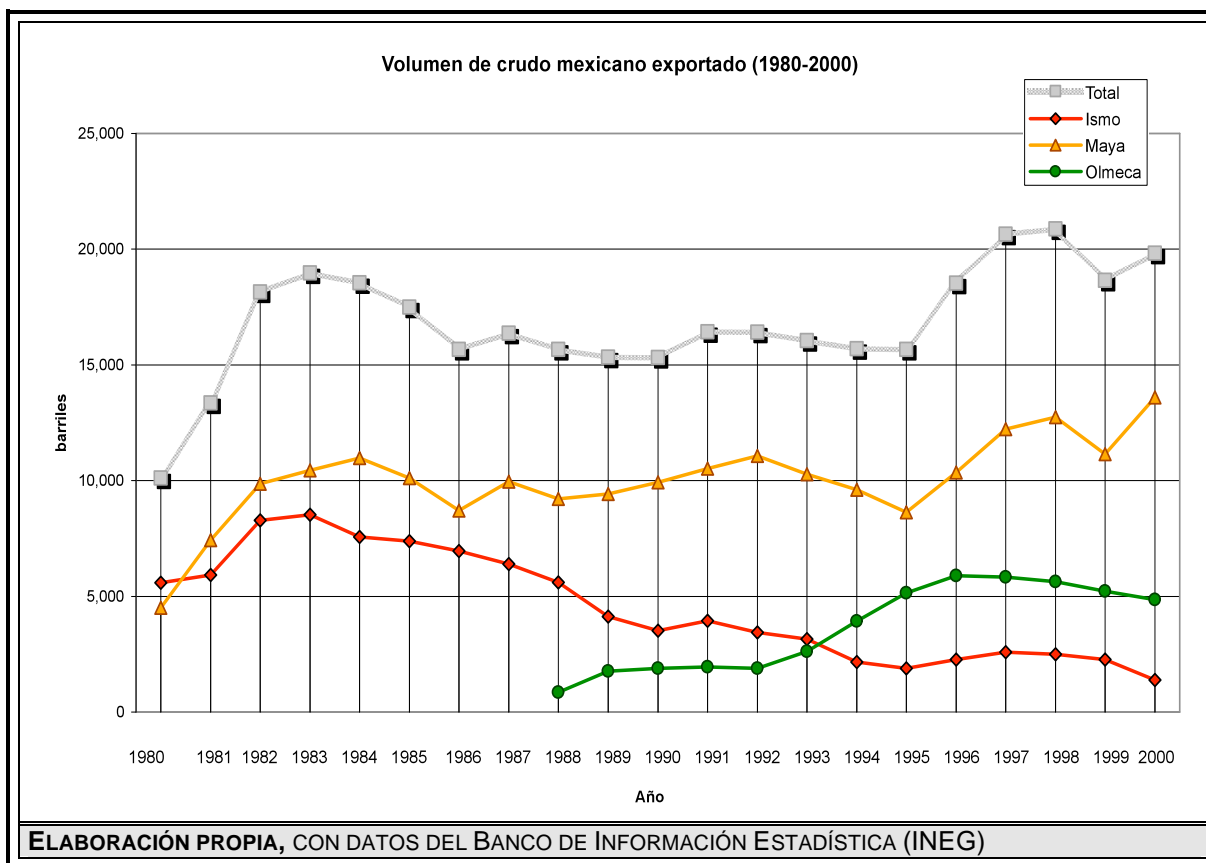
La paraestatal expresó esta política económica en su Memoria de Labores de 1993, donde dice “(PEMEX) ha buscado aprovechar el comercio internacional para minimizar el costo de suministro interno de productos petrolíferos, gas natural y otros petroquímicos.

Al final de la década de los años noventa se ha incrementado el volumen de exportación de petróleo crudo (*ver gráfica 6, pág.78*), incluso a niveles superiores de los años en que se encontraron los yacimientos de Cantarell, sin embargo los datos de esta gráfica no coinciden del todo con los de la gráfica 2, ambos fueron extraídos de la misma fuente.

<sup>36</sup> MENDOZA, Miguel Ángel, “La sustitución de gasolina y el precio del petróleo en México 1988-2003”. *Comercio Exterior*, Revisa mensual, Bancomext, México, vol.55 Num.5 Mayo 2005 p.432



GRÁFICA 6



PEMEX Internacional participa en alianzas estratégicas con el exterior, realiza una amplia gama de operaciones de administración de riesgos en el mercado petrolero, en 1993 inició transacciones por cuenta de terceros<sup>37</sup>.

A inicios de la década de los ochenta, las maquilas de crudo y gas licuado a petroquímicos se realizaban en Francia y Estados Unidos<sup>38</sup>, las cuales complementaban la oferta nacional de productos petrolíferos y petroquímicos, en 1986 se exportaron 28.1 millones de barriles diarios<sup>39</sup>, sin embargo en 1984 no se maquiló en el extranjero<sup>40</sup>.

Comparando las gráficas 5 y 6 se observa que el volumen de crudo exportado se mantuvo alto y en incremento, sin embargo, los precios generados por estos bajaron en 1997 y 1998 hasta el año 2000. Se exportó gran cantidad de crudo a un precio bajo, los costes por transporte se dispararon ay que la flota

<sup>37</sup> Memoria de Labores PEMEX 1993 p.28

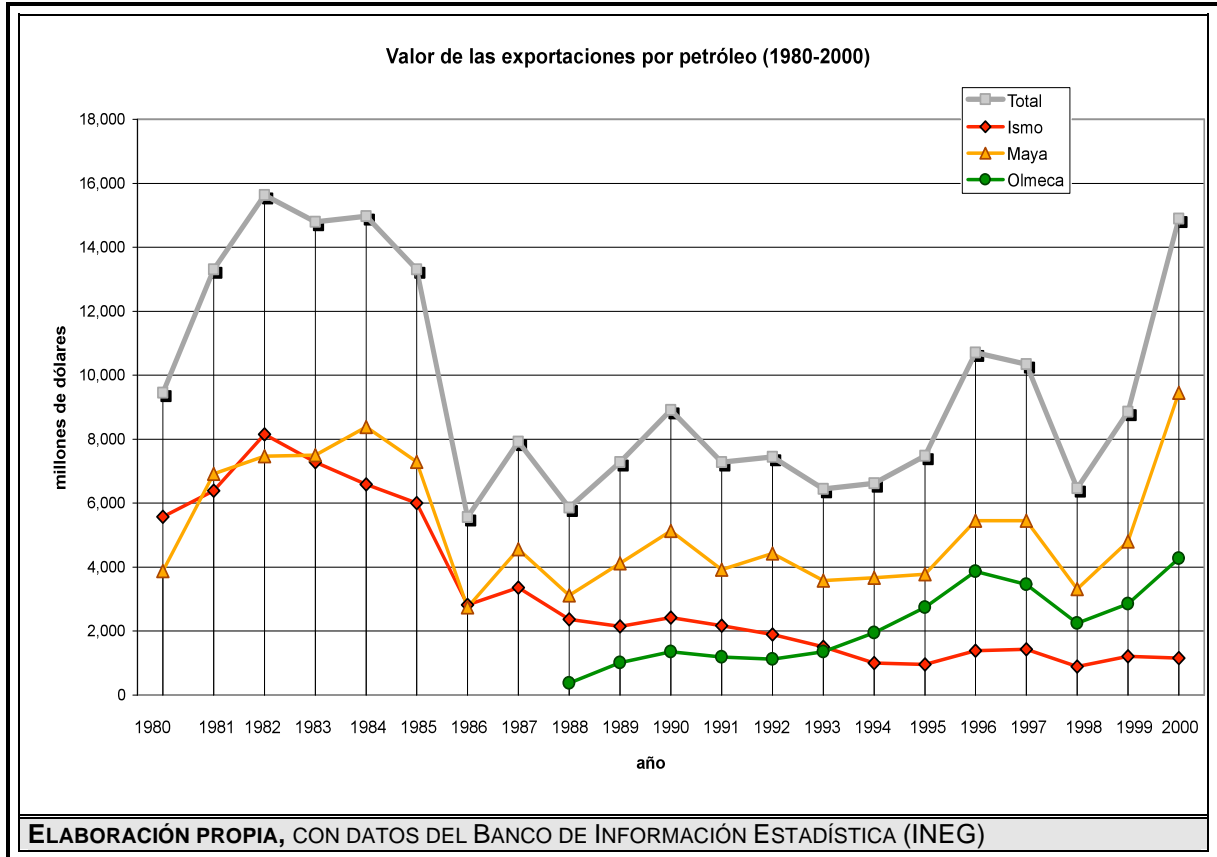
<sup>38</sup> Memoria de Labores PEMEX 1981 p.2191

<sup>39</sup> Memoria de Labores PEMEX 1983 p.16

<sup>40</sup> Memoria de Labores PEMEX 1984 p.15

estaba en involución, “ (en 1992) el 50% de la flota mayor (tenía) en promedio 22 años de operación”<sup>41</sup>, cuando la vida útil de una embarcación es de 20 años.

GRÁFICA 7



En 1980 las exportaciones de energéticos seguían en ascenso, se incrementaron 161% con respecto del año anterior, su valor ascendió a 10,401.9 millones de dólares, el crudo representó el 91%, también aumentaron las exportaciones de gas licuado, gas natural y una presencia importante de amoniaco<sup>42</sup>. Después de la caída de los precios de los energéticos en 1981 mantuvieron un saldo favorable, aunque cada vez menor, en la exportación, por ejemplo en 1986 la balanza comercial de PEMEX tuvo un saldo favorable por 5,481.6 millones de dólares, 59.8% menor a 1985<sup>43</sup>.

El incremento de los ingresos al erario público derivados de la exportación de crudo (ver gráfica 8), mismos que no fueron utilizados para la inversión en la

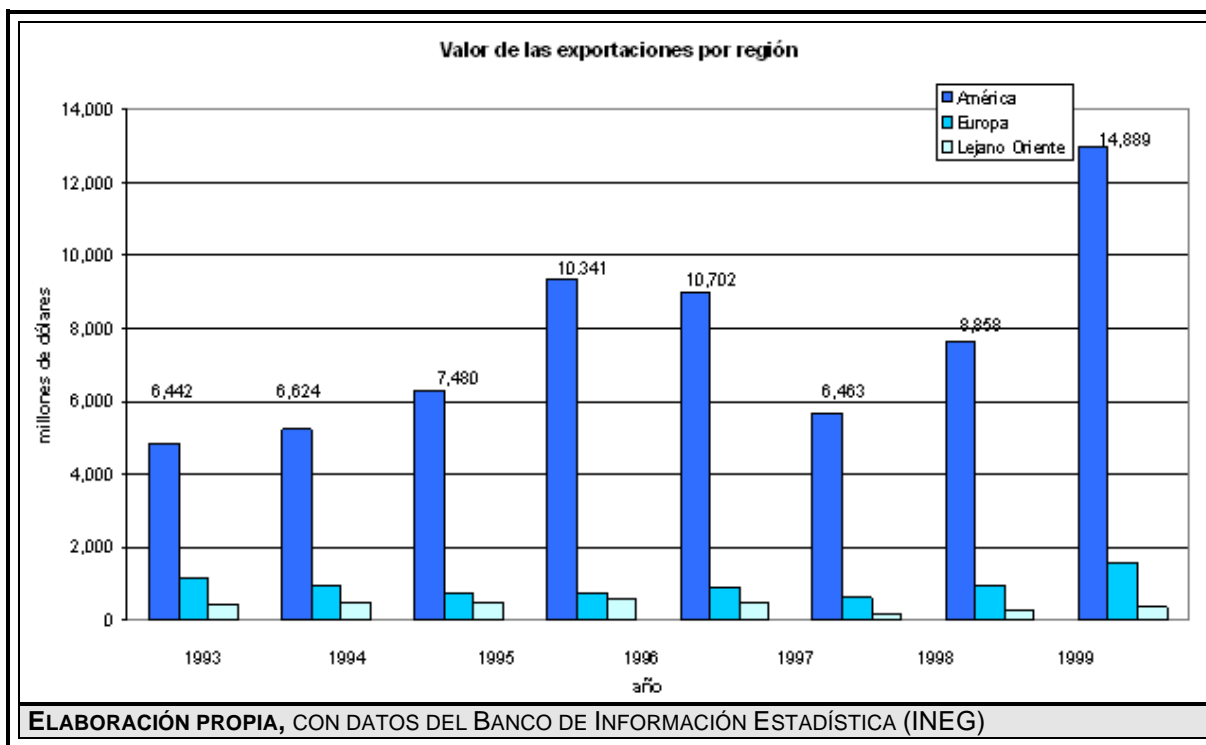
<sup>41</sup> Memoria de Labores PEMEX 1992, p.32

<sup>42</sup> Memoria de Labores PEMEX 1980, p.190-1992

<sup>43</sup> Memoria de Labores PEMEX 1986, p.12

infraestructura de PEMEX, con esta gráfica y una lectura de la realidad, se puede concluir que para un desarrollo de la paraestatal no solo es necesario que se incrementen los recursos financieros, también es necesario que la autoridad establezca planes de desarrollo.

GRÁFICA 8



Desde 1982 los países no pertenecientes a la OPEP superaron la producción de la misma organización, ese año México se erigió como el cuarto productor de crudo a nivel mundial, no intentó una coalición con la OPEP, pero adoptó actitudes para mantener un equilibrio de poder. En 1986 ocurrió una guerra de precios de petróleo, los precios cayeron cuando el mercado europeo prefirió el petróleo saudita por las ventajas comerciales. México resintió los efectos de la depresión del mercado mundial entre 1982-1988 la balanza comercial en sus finanzas públicas, balanza comercial, deuda externa e inflación<sup>44</sup>.

Desde 1989 PEMEX Comercio Internacional S.A de C.V. (P.M.I.), realiza el comercio exterior de petróleo. No obstante la fragmentación de la paraestatal

<sup>44</sup> SNOECK, Michelle, *El comercio exterior de Hidrocarburos y derivados en México 1970-1985*. Colmex, México, 1988, p.164-165

en cinco filiales para optimizar sus actividades, el crudo siguió teniendo la primacía en exportación, ese año tuvo una participación de 92.8%, mientras que los petrolíferos y los petroquímicos 5.8% y 1.4% respectivamente<sup>45</sup>.

El destino de las exportaciones del petróleo Mexicano son las siguientes regiones<sup>46</sup> (*ver gráficas 9 y 10, pág.82 y 83 respectivamente*):

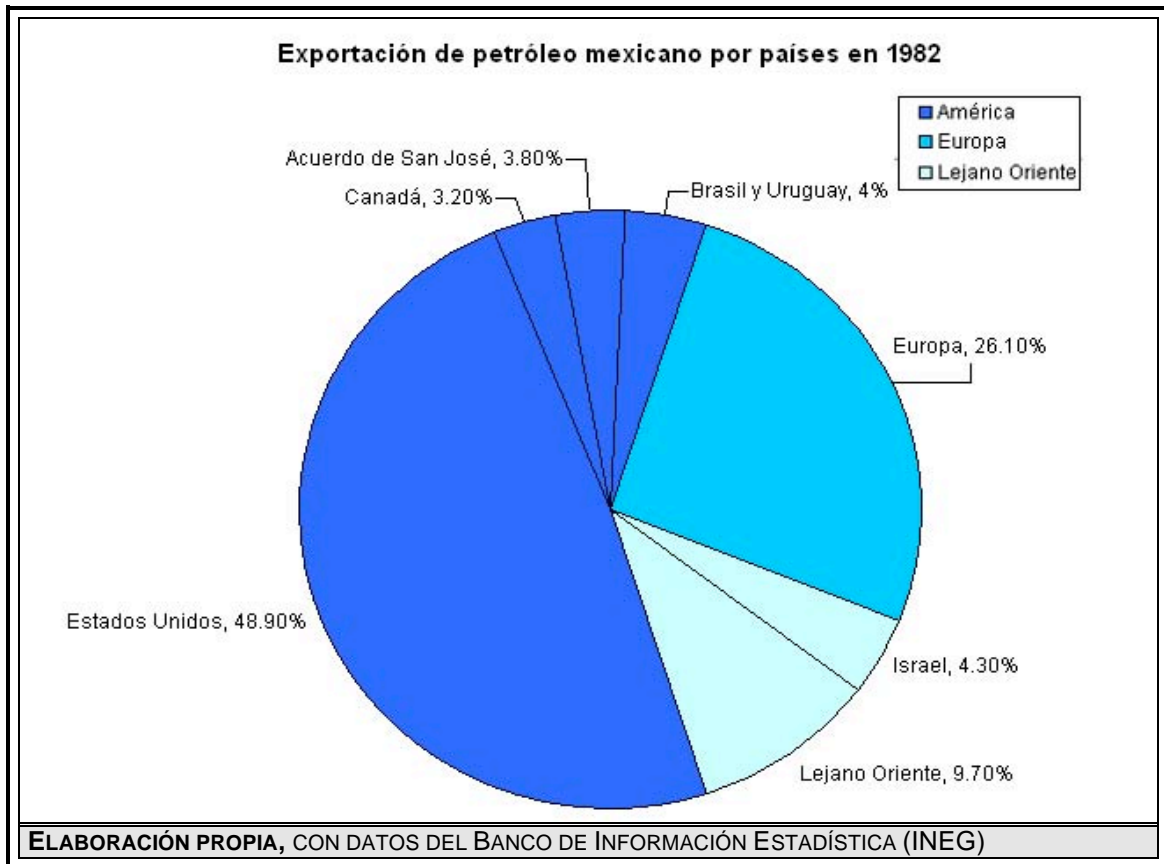
- América: Canadá, Estados Unidos, Brasil y los países del Acuerdo de San José (Costa Rica, El Salvador, Nicaragua, Guatemala, Panamá, Jamaica, Haití, Honduras, República Dominicana y Colombia).
- Europa: España, Reino Unido, Francia, Yugoslavia, Suecia, Italia y Portugal.
- Asia: Japón, India, Corea Israel y Filipinas.

---

<sup>45</sup> Memoria de Labores de PEMEX 1989, p.18

<sup>46</sup> Memoria de Labores de PEMEX 1981, p.2190

GRÁFICA 9



La Segunda Crisis del Petróleo<sup>47</sup> impactó severamente en América Latina. La Organización Latinoamericana de Energía convocó a la Primera Reunión Extraordinaria de Ministros en San José de Costa Rica, en la cual México y Venezuela a firmaron el Programa de Cooperación Energética el 3 de agosto de 1983 para abastecer a los países de Centroamérica<sup>48</sup>.

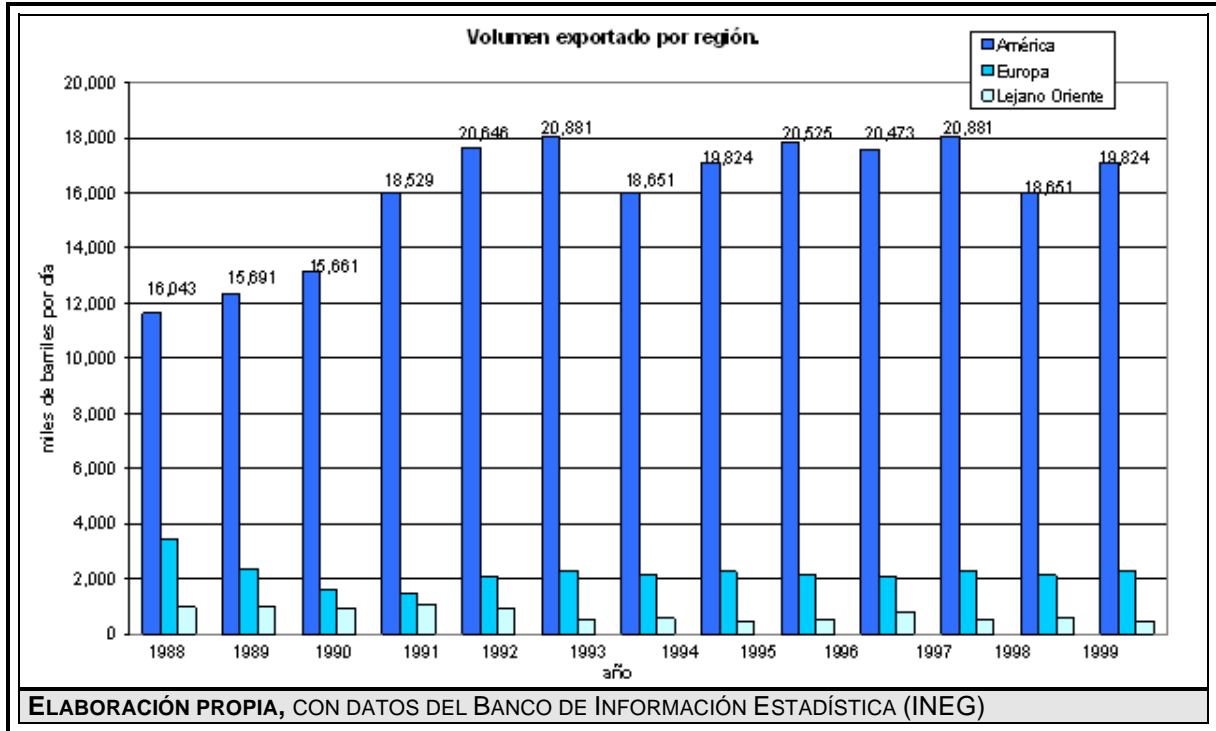
Con el también conocido como Acuerdo de San José, México y Venezuela aseguraron por más de una década el suministro 80,000 barriles diarios de petróleo crudo a los países de Centroamérica antes mencionados, además fungió

<sup>47</sup> La Primera Crisis del Petróleo ocurrió cuando la OPEP se consolidó como grupo de poder a nivel internacional cuando dominaron los precios del petróleo, en ese tiempo, la mayoría de los países consumían del Petróleo de esa organización. Por su parte, la Segunda Crisis del Petróleo se caracterizó porque aumentó la producción y consumo del petróleo de países no pertenecientes a dicha agrupación, debilitando así su poder, esto sumado al descenso mundial de consumo de petróleo ocasionó la caída de los precios de los energéticos. MACHICAO Ceballos, María Teresa, *Op. Cit.*, pp.151-152

<sup>48</sup> *Ibidem.* pp.159-161

como un mecanismo financiero que además de la disponibilidad del energético, permitió el financiamiento para desarrollo de infraestructura<sup>49</sup>.

GRÁFICA 10



### 3.2.3 Tipos de transporte de PEMEX.

Existen dos clases de embarcaciones petroleras: los buque-cisterna, para almacenar el crudo y abastecer a los buque-tanques y estos segundos se dedican a su distribución. Como ejemplo de los primeros, está el Messiniaki Floga (Sonda de Campeche desde 1980<sup>50</sup>), también es necesario rentar más buques cisterna para cubrir el servicio<sup>51</sup>. Sin embargo esta tesis está enfocada a los segundos, a los buque-tanques utilizados para la distribución.

En 1981, PEMEX implementó el “Programa de Barcos, Tubos y Puertos... tendiente a maximizar el uso de la red de ductos que cuenta, acelerar la operación de otros nuevos, y a utilizar prioritariamente otras vías marítimas y

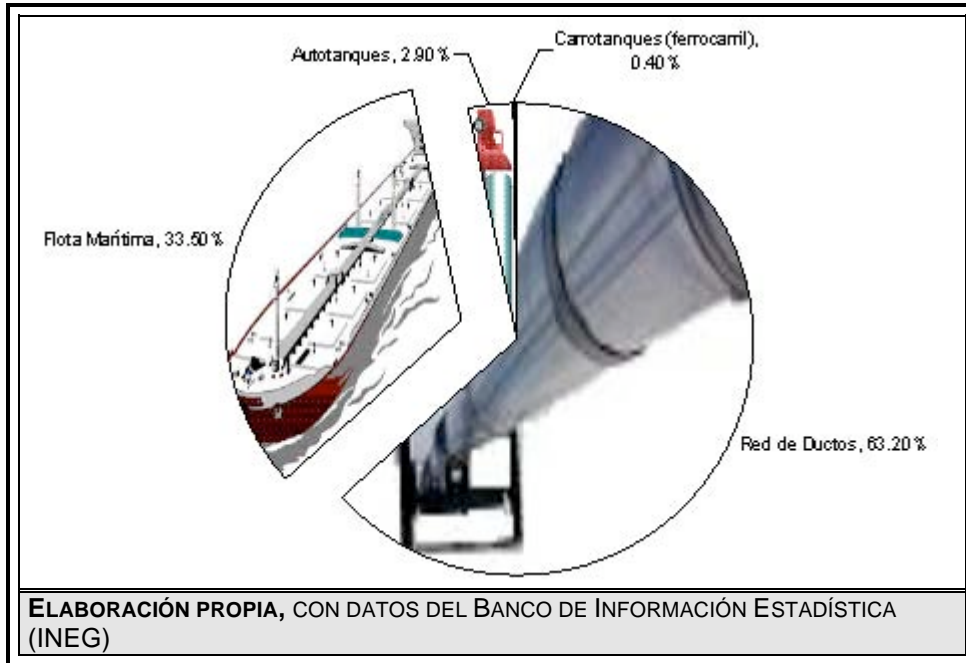
<sup>49</sup> Memoria de Labores de 1980, p.1992

<sup>50</sup> Memoria de Labores de 1980, p.1992

<sup>51</sup> VÉASE: Memoria de Labores de 1984, p.17

fluviales para el transporte para la inmovilización de insumos y productos<sup>52</sup>. En 1980 la situación de los buque-tanques era coherente con las normas de seguridad marítima mexicana y alto índice de seguridad de esa época<sup>53</sup>.

GRÁFICA 11



En la gráfica 10 (pag.83) se muestra el porcentaje que cada tipo de transporte de petróleo maneja, sin embargo las fuentes no especifican cuando corresponde a mercado interno y cuanto a exportaciones, tampoco menciona diferencias entre tipos de hidrocarburos (crudo, gas, petrolíferos o petroquímicos). Se observa como, el transporte vía marítima alcanza la tercera parte con el 33.5% y es el segundo transporte más utilizado para la distribución de hidrocarburos. Hasta 1987 la flota de PEMEX estuvo integrada por 36 buque-tanques, juntos tenían una capacidad de 970 407TPM para transportar 6,859 barriles<sup>54</sup>.

<sup>52</sup> Memoria de Labores de 1980, pp.1996-1997

<sup>53</sup> Ibidem, p.1994

<sup>54</sup> Las cifras referentes del resto de los años entre los años ochenta, noventa no tienen variaciones significativas según la memoria de labores de PEMEX. Memoria de Labores 1985, p.20.

### 3.3 La flota de PEMEX durante el neoliberalismo

#### 3.3.1 La expansión de las exportaciones de petróleo y la involución de la flota de PEMEX

Conforme fueron envejeciendo las embarcaciones, también ocurrieron distintas acciones para expandir el mercado marítimo:

- En 1982, construcción de cuatro buque-tanques en los Astilleros Unidos de Veracruz, dos para crudo y derivados de 45,530 TPM cada uno y dos para el transporte de productos limpios de 38,630 TPM cada uno<sup>55</sup>, el primero entró en operaciones en 1987, otro en 1988 y dos en 1989<sup>56</sup>.
- En 1982, inició la exportación de crudo en Salina Cruz y crecieron las instalaciones de Dos Bocas, Cayo Arcas y Pajaritos<sup>57</sup>.
- En 1988, la logística evolucionó para importar productos por el Pacífico y exportar por el Golfo a fin de evitar pasar por el Canal de Panamá. Lo que permitiría abatir costos y garantizar el abasto nacional oportuno<sup>58</sup>.
- En 1996, veinte buques de la flota mayor son supervisados acorde a los modelos internacionales. Se iniciaron programas correctivos de operación y seguridad con el objetivo de elevar los estándares de operación mantenimiento y seguridad a niveles internacionales aceptables, con ellos se dio atención a 64% de las recomendaciones, 30% avances superiores y 80% de corrección de deficiencias<sup>59</sup>.

En el cuadro 12 se muestra el crudo mexicano que se exporta vía marítima. Aunque no se tuvo acceso a todos los datos, se puede observar que el petróleo que transporta la paraestatal con naves propias y rentadas es totalmente insuficiente, aún con la flota rentada, el petróleo que se transporta en embarcaciones de los compradores simplemente triplicó la cantidad. Las diferencias entre flota rentada y flota propia varían según los programas que se aplicaron para reducir la erogación por concepto de renta de embarcaciones.

---

<sup>55</sup> *Memoria de Labores de PEMEX 1982*, p.2390

<sup>56</sup> *Memoria de Labores de PEMEX 1987*, p.21

<sup>57</sup> *Memoria de Labores de PEMEX 1982*, p. 2390

<sup>58</sup> *Memoria de Labores de PEMEX 1988*, p.20

<sup>59</sup> *Memoria de Labores de PEMEX 1996*, p.50



CUADRO 12

BARRILES DE CRUDO MEXICANO EXPORTADOS VÍA MARÍTIMA.					
AÑO	TRANSPORTE PEMEX				EMBARCACIONES DE LOS COMPRADORES
	CANTIDAD (MILES DE MILLONES DE BARRILES)	FLOTA PROPIA	FLOTA RENTADA*	EROGACIÓN POR RENTA**	CANTIDAD (MILES DE MILLONES DE BARRILES)
1980	224	41%	59%	ND***	ND
1981	368	ND	ND	ND	ND
1982	399	17%	83%	ND	ND
1983	218	65%	35%	302,801,000 USD	ND
1984	167	35%	65%	213 millones USD	577
1985	192.4	30%	70%	ND	ND
1986	152.9	42%	58%	ND	497.7
1987	154.4	53%	47%	99.5 millones USD 24,224 mill pesos	497.7
1988	152.1	60%	40%	54.5 millones USD	494.8
1989	146.5	64%	36%	ND	ND
1990	162.33	67%	23%	200,252 mill pesos	ND
1991	175	70%	30%	200,217 mill pesos	798.7
1992	162	72%	28%	ND	506
1993	ND	ND	ND	ND	ND
1994	ND	ND	ND	ND	ND
1995	ND	ND	ND	ND	ND
1996	215.86	ND	ND	ND	ND
1997	ND	ND	ND	ND	ND
1998	234.20	ND	ND	ND	ND
1999	257.51	ND	ND	ND	ND

ELABORACIÓN PROPIA CON INFORMACIÓN DE: las memorias de PEMEX respectivas.

En 1988 PEMEX tuvo la mayor flota petrolera propia en su historia, sin embargo, en el marco del 50 aniversario de la expropiación petrolera, ya reconocía las limitaciones de la misma “la flota petrolera no es suficiente todavía para los volúmenes que la industria necesita movilizar. Por esto requiere rentar embarcaciones de terceros, de las cuales algunas provienen del exterior. De acuerdo a empleos específicos, la empresa tiene contratados 50 buques<sup>60</sup>”. En un inicio, la flota rentada solamente era para apoyar las operaciones del transporte, no obstante ha llegado a tener una importancia capital, ya que se manejan unidades que equivalen a más de tres veces la flota propia<sup>61</sup>.

\* Cuando se habla de “unidades” no solo abarca la flota mayor, sino todas las embarcaciones rentadas por PEMEX incluyendo flota menor e interior.

\*\* Igualmente la erogación por renta implica el costo de todas las unidades rentadas.

\*\*\* Información No Disponible en las fuentes consultadas.

<sup>60</sup> *El Petróleo*, 1988, p.162.

<sup>61</sup> *El Petróleo*, 1984, p.116

Para ejemplificar lo anterior, el 1980 de las 108 embarcaciones existentes, 25 se utilizaron para crudo y refinados, 8 para gas licuado, 66 para el Proyecto Barcos, Tubos y Puertos”, y 9 unidades auxiliares para movimientos portuarios y fluviales<sup>62</sup>. Ese año el costo diario por flota rentada era de 394 millones de pesos a 608 millones en 1990<sup>63</sup>.

Poco a poco ha disminuido la flota de PEMEX, en 1987 se retiraron de servicio cinco buque-tanques de la flota mayor: Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo, Plan de San Luis, Plan de Ayutla, y Francisco I. Madero<sup>64</sup>. En 1991 salieron otras cuatro embarcaciones cuya capacidad de transporte fue sustituida con renta de otras naves<sup>65</sup>.

---

<sup>62</sup> *Memoria de Labores de PEMEX* 1980, p.1994

<sup>63</sup> *Memoria de Labores de PEMEX* 1990, p. 36

<sup>64</sup> *Memoria de Labores de PEMEX* 1987, p.21

<sup>65</sup> *Memoria de Labores de PEMEX* 1991, p.54

3.3.2 Cuadro descriptivo de la flota de PEMEX.

CUADRO 11  
BUQUE TANQUES PEMEX

NOMBRE	CAPACIDAD	PUERTO MATRÍCULA	CONSTRUIDO POR	SOCIEDAD CLASIFICADORA	CASCO NÚMERO	CONSTRUIDO
Juan Álvarez	19,401 TPM 154,277 barriles.					1955
Guadalupe Victoria.	20,253 TPM 161,940barriles					1958
Miguel Hidalgo	11,282TPM 78,514barriles	Tampico, Tamaulipas	Kasado Dock Yard Co. LTD	Lloyds Register of Shipping +100A1 "Oil Tanker" + LMC	1959	1967
Cuauhtémoc	17,479TPM 121,277barriles	Tampico, Tamaulipas	Ishikawajima Harima Heavy Industies Co. LTD Tokio.	Lloyds Register of Shipping +100A1 "Oil Tanker" + LMC	1955	1967
Plan de San Luis	17,473TPM 121,277barriles	Minatitlán, Veracruz.	Ishikawajima Harima Heavy Industies Co. LTD Tokio.	Lloyds Register of Shipping +100A1 "Oil Tanker" + LMC	1956	1967
Venustiano Carranza	17,473TPM 121,277barriles	Tampico, Tamaulipas	Ishikawajima Harima Heavy Industies Co. LTD Tokio.	Lloyds Register of Shipping +100A1 "Oil Tanker" + LMC	1957	1968
Plutarco Elías Calles	17,473TPM 121,277barriles	Tampico, Tamaulipas	Ishikawajima Harima Heavy Industies Co. LTD Tokio.	Lloyds Register of Shipping +100A1 "Oil Tanker" + LMC	1958	1968
José María Morelos	21,797TPM 157,012barriles	Salina Cruz, Oaxaca	The Kure shipbuild and engineering Co. LTD	Lloyds Register of Shipping +100A1 "Oil Tanker" + LMC	1947	1967
Plan de Ayutla	21,760TPM 157,012barriles					1967
Plan de Guadalupe	21,889TPM 157,012barriles	Salina Cruz, Oaxaca	The Kure shipbuild and engineering Co. LTD	Lloyds Register of Shipping +100A1 "Oil Tanker" + LMC	1950	1967
Francisco I. Madero	21,889TPM 157,012barriles	Coatzacoalcos, Veracruz	Ishikawajima Harima Heavy Industies Co. LTD Tokio.	Lloyds Register of Shipping +100A1 "Oil Tanker" + LMC	1950	1968
Álvaro Obregón	21,889TPM 157,012barriles	Salina Cruz, Oaxaca	Ishikawajima Harima Heavy Industies Co. LTD Tokio.	Lloyds Register of Shipping +100A1 "Oil Tanker" + LMC	1951	1968
Benito Juárez	21,823TPM 157,012barriles	Coatzacoalcos, Veracruz	Ishikawajima Harima Heavy Industies Co. LTD Tokio.	Lloyds Register of Shipping +100A1 "Oil Tanker" + LMC	1952	1968
Plan de Ayala	21,690TPM 157,012barriles	Tampico, Tamaulipas	Ishikawajima Harima Heavy Industies Co. LTD Tokio.	Lloyds Register of Shipping +100A1 "Oil Tanker" + LMC	1953	1968
Melchor Ocampo	21,727TPM 157,012barriles	Salina Cruz, Oaxaca	Ishikawajima Harima Heavy Industies Co. LTD Tokio.	Lloyds Register of Shipping +100A1 "Oil Tanker" + LMC	1954	1968
Manuel Ávila Camacho	21,704TPM 178,120barriles	Coatzacoalcos, Veracruz	Scheepswerf "de Hoop Industries Co. LTD Tokio	Lloyds Register of Shipping +100A1 "Oil Tanker" + LMC	282	1973
Francisco J. Mujica.	21,696TPM 178,120barriles	Tuxpan, Veracruz	Verolme/Van Der Huyesen de Noord	Lloyds Register of Shipping +100A1 "Oil Tanker" + LMC	895	1973

## El transporte marítimo de petróleo en México (1980-2000)

<b>Mariano Moctezuma</b>	21,889TPM 178,120barriles	Mazatlán, Sinaloa	Scheepswerf "de Hoop Industries Co. LTD Tokio	Lloyds Register of Shipping +100A1 "Oil Tanker" + LMC	283	1974
<b>Independencia</b>	21,704TPM 178,120barriles	Coatzacoalcos, Veracruz	Verolme/Van Der Huyesen de Noord	Lloyds Register of Shipping +100A1 "Oil Tanker" + LMC	896	1974
<b>Reforma</b>	21,704TPM 178,120barriles	Tuxpan, Veracruz	Verolme/Van Der Huyesen de Noord	Lloyds Register of Shipping +100A1 "Oil Tanker" + LMC	897	1974
<b>Revolución</b>	21,704TPM 178,120barriles	Coatzacoalcos, Veracruz	Verolme/Van Der Huyesen de Noord	Lloyds Register of Shipping +100A1 "Oil Tanker" + LMC	284	1975
<b>Tolteca</b>	44,688TPM 359,558barriles	Tampico, Tamaulipas	Italcantieri S.P.A Trieste, Italia	Lloyds Register of Shipping +100A1 "Oil Tanker" + LMC	4343	1978
<b>Quetzalcoatl</b>	44,653TPM 293,516barriles	Mazatlán, Sinaloa	Italcantieri S.P.A Trieste, Italia	Lloyds Register of Shipping +100A1 "Oil Tanker" + LMC	763	1979
<b>Sebastián Lerdo de Tejada</b>	55,850TPM 418,033barriles	Coatzacoalcos, Veracruz	A/S Horten Verft, Horten Noruega	Lloyds Register of Shipping +100A1 "Oil Tanker" + LMC	11	1976
<b>18 de marzo</b>	45,530TPM 418,033barriles	Salina Cruz, Oaxaca	A/S Horten Verft, Horten Noruega	Lloyds Register of Shipping +100A1 "Oil Tanker" + LMC	318	1977
<b>Lázaro Cárdenas II</b>	45,530TPM 309,466barriles					1983
<b>Guadalupe Victoria II</b>	45,530TPM 309,466barriles					1983
<b>Nuevo PEMEX I</b>	45,530TPM 311,577barriles					1987
<b>Nuevo PEMEX II</b>	45,530TPM 311,577barriles					1988
<b>Nvo PEMEX III</b>	45,530TPM					1989
<b>Nvo PEMEX IV</b>	45,530TPM					1989

### TRANSPORTACIÓN DE GAS LICUADO

NOMBRE	CAPACIDAD	PUERTO MATRÍCULA	CONSTRUIDO POR	SOCIEDAD CLASIFICADORA	CASCO NÚMERO	CONSTRUIDO	RETIRADO/ EDAD.
<b>Mariano Escobedo</b>	9,550TPM 72,412barriles	Salina Cruz, Oaxaca	Hawtorn Leslie LTD	Lloyds Register of Shipping +100a1 "Liquefied Gas Carrier+LMC"	763	1976	1991/24
<b>Emiliano Zapata</b>	2,956TPM 20,834barriles	Coatzacoalcos, Veracruz	Swan Hunter Shipbuilder LTD England	Lloyds Register of Shipping +100a1 "Liquefied Gas Carrier+LMC"	1	1986	
<b>Nuevo Laredo</b>	16,668TPM 140,140barriles	Coatzacoalcos, Veracruz	Chantiers Navals de la Ciocat, France	Det Norske Veritas +1*1_Tanker for Liquefied Gas-EO-Ice C-(-48°C; 0.5,bar, 700kg m3	318	1987	
<b>Monterrey</b>	40,600TPM 335,875barriles	Coatzacoalcos, Veracruz	Construtions navales & Industrielles de la Mediterranee.	Lloyds Register of Shipping +100a1 "Liquefied Gas Carrier+LMC"	1417	1979	
<b>Reynosa</b>	40,600TPM 335,875barriles	Coatzacoalcos, Veracruz	Construtions navales & Industrielles de la Mediterranee.	Lloyds Register of Shipping +100a1 "Liquefied Gas Carrier, butano, propane tanks minimum temp - 48°C Maximum Vappur Pressure 0.3kg(cm2, strengthened fornavigation in ice Class-3.	1416	1979	

## El transporte marítimo de petróleo en México (1980-2000)

<b>Cantarell</b>	46,846 <sup>TPM</sup>  359,199barriles	Coatzacoalcos, Veracruz	N.V. Boelwer Temse, Bélgica	Lloyds Register of Shipping +100a1 "Liquefied Gas Carrier, butano, propane and anhyydros ammonia butane, Propylene in mAx. Vapour pressure 0.25kg/cm2, minimum. Temperature-50°C. With yhe notation "Pt. H.T.S.	1500	1980	
<b>Abkatun</b>	46,846 <sup>TPM</sup>  359,199barriles	Coatzacoalcos, Veracruz	N.V. Boelwer Temse, Bélgica	Lloyds Register of Shipping +100a1 "Liquefied Gas Carrier, butano, propane and anhyydros ammonia butane, Propylene in mAx. Vapour pressure 0.25kg/cm2, minimum. Temperature-50°C. With yhe notation "Pt. H.T.S.	1501	1980	
<b>José Colomo</b>	20,570 <sup>TPM</sup>  147,941barriles	Coatzacoalcos, Veracruz	Moss Rosenberg Verf AS.	Det Norske Veritas +1*1_Tanker for Liquefied Gas-(D.AT -10°C) EO-Ice C	194	1980	

### TRANSPORTE DE PRODUCTOS PETROQUÍMICOS.

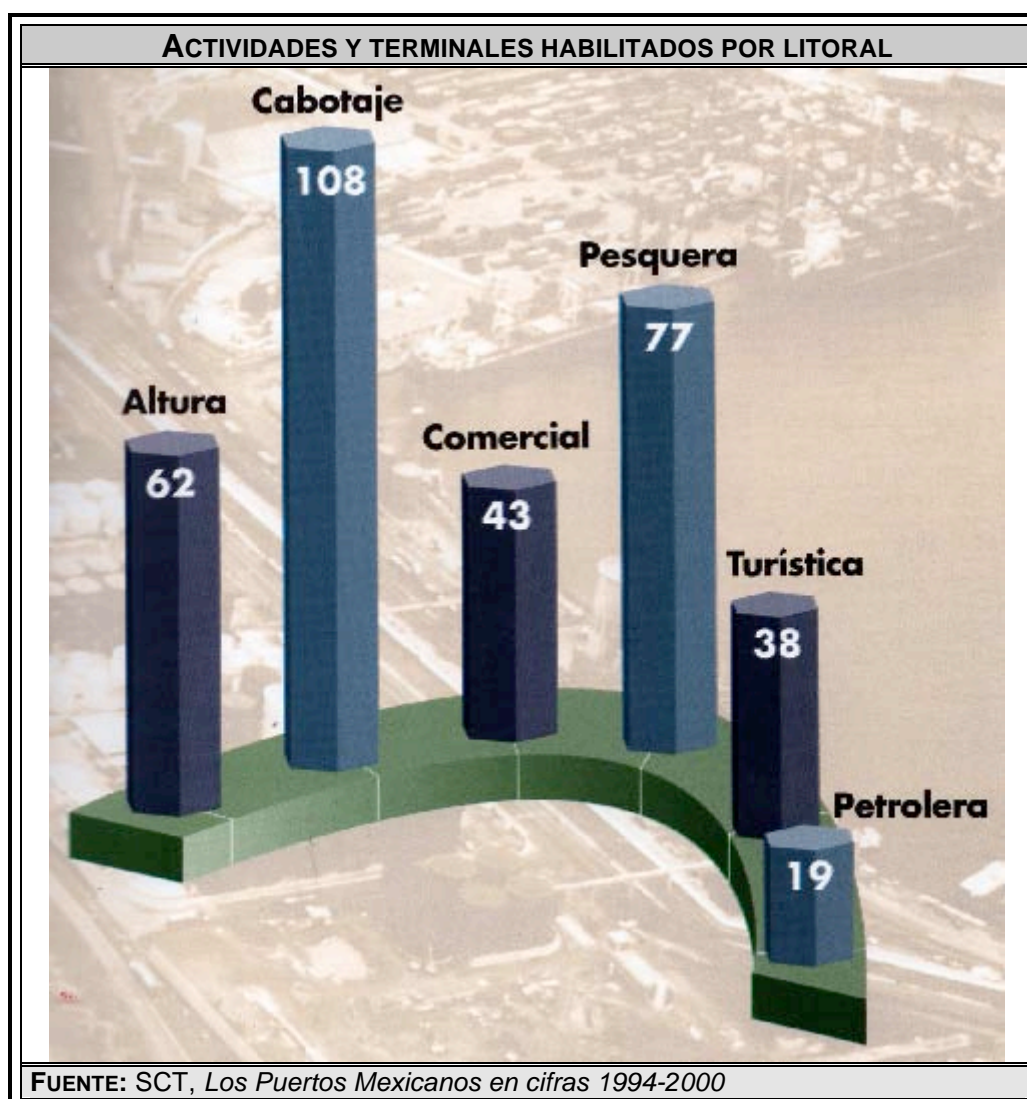
Nombre	Capacidad	Puerto de matrícula	Construido por	Sociedad Clasificadora	Casco Número	Construido	Retirado / edad.
<b>Vicente Guerreo</b>	8,893 <sup>TPM</sup>  54,537barriles	Minatitlán Veracruz	The Kure shipbuilding and engineering Co. LTD	Lloyds Register of Shipping +100a1 "Petrochemical tanker" +LMC	1960	1967	2003
<b>Bacab</b>	30,800 <sup>TPM</sup>  216,022barriles	Coatzacoalcos, Veracruz	Ankerlokken Verf Floro A/S	Lloyds Register of Shipping +100a1 "Chemical tanker" type Acargoes, Centre Tanks. CR (S.STL) en centre Tanks, S.G. 185	104	1976	2006
<b>Chac</b>	30,550 <sup>TPM</sup>  216,022barriles	Coatzacoalcos, Veracruz	Ankerlokken Verf Floro A/S	Lloyds Register of Shipping +100a1 "Chemical tanker"	103	1976	2006

**ELABORACIÓN PROPIA:** La fuente principal fue el *Catálogo de la flota Marítima*. PEMEX 1988 Subdirección Comercial, Gerencia de transporte marítimo y administración portuaria. Los datos incompletos se complementaron con la Memoria de Labores de PEMEX de 1980 p.2105, Memoria de Labores de PEMEX 1981 pp.2192 y 2304, *Memoria de Labores de PEMEX* de 1982, p.2527 y *Memoria de Labores de PEMEX* 1982 p.147.

### 3.3.3 La infraestructura portuaria en México en el año 2000

Para finalizar este capítulo se presenta un acercamiento somero sobre la infraestructura portuaria de PEMEX. Haciendo una comparación entre la gráfica 13 y el cuadro 14, existen 19 terminales marítimas habilitadas para el manejo de productos petroleros. Prácticamente todas son de altura (excepto Puerto Libertad, Sonora). Muchas veces los puertos combinan diferentes actividades, los que son principalmente petroleros son: Puerto Rosarito en Baja California Norte; Terminal Punta Prieta en Baja California Sur; Puerto Libertad en Sonora; Salina Cruz en Oaxaca; Pajaritos en Veracruz; Dos Bocas en Tabasco; y finalmente Campeche y Cayo Arcas en Campeche.

CUADRO 13



CUADRO 14

PUERTOS PETROLEROS MEXICANOS				
ENTIDAD FEDERATIVA/PUERTO	FECHA DE HABILITACIÓN	TRÁFICO ALTURA	TRÁFICO CABOTAJE	ACTIVIDADES POR PREPONDERANCIA
<b>LITORAL DEL PACÍFICO.</b>				
<b>Baja California</b> Puerto Rosarito	21 julio 1997	●	●	1. Petrolera
<b>Baja California Sur</b> Terminal Punta Prieta	21 julio 1997	●	●	1. Petrolera
<b>Sonora</b> Puerto Libertad	21 julio 1991		●	1. Petrolera
<b>Sonora</b> Puerto Guyamas	31 mayo 1974	●	●	1. Comercial 2. Pesquera 3. Turística 4. Petrolera
<b>Sinaloa</b> Topolobambo	31 mayo 1974	●	●	1. Comercial 2. Pesquera 3. Turística 4. Petrolera
<b>Sinaloa</b> Mazatlán	31 mayo 1974	●	●	1. Comercial 2. Pesquera 3. Turística 4. Petrolera
<b>Colima</b> Manzanillo	31 mayo 1974	●	●	1. Comercial 2. Turística 3. Petrolera
<b>Michoacán</b> Lázaro Cárdenas	31 mayo 1974	●	●	1. Comercial 2. Pesquera 3. Petrolera
<b>Guerrero</b> Acapulco	31 mayo 1974	●	●	1. Turística 2. Comercial 3. Pesquera 4. Petrolera
<b>Oaxaca</b> Salina Cruz	31 mayo 1974	●	●	1. Petrolero 2. Comercial 3. Pesquero
<b>LITORAL DEL GOLFO Y CARIBE.</b>				
<b>Tamaulipas</b> Tampico	31 mayo 1974	●	●	1. Comercial 2. Petrolero 3. Pesquero
<b>Veracruz</b> Tuxpan	31 mayo 1974	●	●	1. Comercial 2. Pesquera 3. Petrolera
<b>Veracruz</b> Veracruz	31 mayo 1974	●	●	1. Comercial 2. Petrolero 3. Turístico 4. Pesquero
<b>Veracruz</b> Pajaritos	21 julio 1997	●	●	1. Petrolero 2. Comercial
<b>Veracruz</b> Minatitlán	31 mayo 1974	●	●	1. Comercial 2. Petrolero
<b>Tabasco</b> Dos Bocas	11 julio 1985	●	●	1. Petrolero
<b>Campeche</b> Campeche	31 mayo 1974	●	●	1. Petrolero 2. Pesquero
<b>Campeche</b> Cayo Arcas	11 julio 1985	●	●	1. Petrolero
<b>Yucatán</b> Progreso	21 julio 1997	●	●	1. Comercial 2. Pesquero 3. Petrolero
<b>FUENTE:</b> SCT, <i>Los Puertos Mexicanos en cifras 1994-2000</i>				

## Capítulo 4. La Participación del Capital Privado en PEMEX y sus Repercusiones en la Flota Petrolera.

*“Si bien es demasiado pesimista pensar que el hombre no aprende de la historia, bien podemos preguntarnos si lo que aprende es siempre la verdad”.*  
Friedrich August Von Hayek

El objetivo de este capítulo se explica el modelo la tendencia económica de PEMEX y las repercusiones en su actividad marítima a partir de los años ochenta. La paraestatal paulatinamente ha concedido las actividades de la industria petrolera a la iniciativa privada.

Aunque esta investigación se sustenta en la Teoría de la Dependencia, sabemos que las políticas económicas de inversión y desarrollo no están formuladas con base en las causas de la pobreza y la desigualdad. El gobierno mexicano, que representa a un país subdesarrollado y caracterizado por la polarización social, ha definido sus políticas según las tendencias internacionales, es decir, el neoliberalismo. Por esta razón mencionaremos las características del mismo y cómo a través de este modelo ha entrado el capital extranjero y transnacional a las diversas áreas de la economía mexicana, que es la otra cara de la moneda de la Teoría de la Dependencia.

Tanto en la teoría de la dependencia como en las bases del neoliberalismo se habla de la relación Norte-Sur. En el modelo neoliberal la cooperación técnica internacional se enfoca en el desarrollo económico y social de los países en desarrollo a través de la transferencia de recursos para innovación científica y tecnológica. Estos recursos son de naturaleza no reembolsable: créditos y financiamiento para proyectos de larga duración o el saneamiento de la balanza de pagos, la fuente de tales transacciones son los organismos financieros internacionales, como el FMI y el grupo del BM, mientras que las obligaciones contractuales son adquiridas por los Ministerios de Hacienda<sup>1</sup>.

La creación de las instituciones financieras internacionales incrementa la inversión extranjera facilitando las operaciones empresariales conjuntas, asegura el despegue de las corporaciones globales en países subdesarrollados<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> PÉREZ, Bravo Alfredo y SIERRA, Iván, *Cooperación Técnica Internacional: la dinámica Internacional y la experiencia mexicana*. Porrúa PNUD, SRE, México, 1998, pp.21-25

<sup>2</sup> El máximo hecho se dio en los años 70 con ADELA (Grupo de Desarrollo de la Comunidad Atlántica para América Latina) en la que 235 empresas y los principales bancos e industrias como Forum Exxon, Barclays



## 4.1 ¿Desde qué modelo está delimitada la actividad económica de PEMEX? Tres pilares y una creencia.

De acuerdo con la Dra. Sarahí Ángeles, la dinámica de industrias tales como la electricidad, el agua, las telecomunicaciones y el petróleo, han sido marcadas por tres pilares: los principios del pensamiento de Friedrich August von Hayek, el Consenso de Washington y la orientación hacia el desarrollo económico de la ONU plasmada en su libro "*Accounting, Valuation and Privatization*"<sup>3</sup> A lo que le añadimos el libro del Banco Mundial publicado en el 2004, *Reforming Infrastructure: Privatization, Regulation, and Competition*.

Si bien es cierto que esos patrones son los que imperan a partir de la era neoliberal, los países latinoamericanos desde el siglo XIX han financiado su desarrollo mediante la contratación de deuda desde el siglo XIX, los destinos de esos préstamos históricamente han sido el gasto militar, las inversiones en obras públicas o el financiamiento del déficit público. Desde la independencia de estos países hasta la Segunda Guerra Mundial mantuvieron ciclos económicos caracterizados por tres fases: 1. endeudamiento, 2. coyuntura de crisis y 3. etapa de gastos y renegociaciones.

### 4.1.1 Pensamiento de Hayek.

Las ideas de Friedrich August von Hayek\* iniciaron a finales de los años 20, considerado el padre del pensamiento neoliberal, proclamó a la empresa privada como la que funcione y marque la trayectoria de la economía, estuvo en contra de los monopolios, los sindicatos, el totalitarismo y la intervención del Estado en la economía. Criticó a la política monetaria estadounidense de entonces pretendía eliminar los ciclos económicos

---

Bank, IPM, Bank of America, etc. Penetraron en la región y acumularon el poder financiero. COLLINS, Joseph, *Las corporaciones globales y la política de los Estados Unidos hacia América Latina*, México, 1978, Ciencia Social y Política Exterior, UNAM. pp. 63-94.

<sup>3</sup> ÁNGELES, Sarahí, *La privatización del Golfo de México*. Ponencia presentada en el marco del XII Foro de Energía, organizado por el Frente de Trabajadores de la Energía y el Frente Sindical Mundial el 17 de Marzo de 2009 en la cd. de México.

\* Friedrich A. Von Hayek (1899-1992) economista austriaco, fue un erudito del liberalismo clásico del siglo XX, Fue Premio Nóbel de economía en 1974, hizo importantes contribuciones para la interpretación del pensamiento político, económico y social. Su obra va desde el ciclo económico hasta el origen de la cooperación social. El primer libro de Hayek fue "Teoría Monetaria y el Ciclo Económico" en 1929, analizó los efectos de la estructura del capital en la economía. Se opuso a la teoría de Keynes porque las concepciones de Keynes no comprendían el papel de las tasas de interés y la estructura del capital en la economía de mercado. El debate Hayek-Keynes fue el más fundamental sobre economía durante el siglo XX, fue un debate entre la economía de Estado y el libre mercado. Con información de la Fundación A. Von Hayek, <http://www.hayek.org.ar/biografia.jsp.htm>

controlando los precios, por eso diseñó su propia teoría llamada “de los ciclos económicos” sobre los negocios: sostuvo que en el libre mercado, la oferta y la demanda no están empatadas<sup>4</sup> por lo que es necesario estudiar los ciclos económicos para evitar las crisis.

Para Hayek, en el mercado de los intereses de los ahorradores y de los prestatarios se deben empatar los ahorros y la inversión. Los fondos de los ahorradores son utilizados por los accionistas quienes invierten en proyectos para adquirir bienes de capital. Los intereses de préstamo se coordinan con las actividades de producción, así los intereses de préstamos determinan los precios relativos. Hayek decía que al ocurrir las crisis había que dejarlas pasar porque al intentar reactivar la economía con inyección monetaria solo crearía burbujas especulativas<sup>5</sup>.

Es importante señalar que la teoría monetaria de Hayek fue escrita en el periodo entre guerras, en ese tiempo tras la Gran Depresión imperó la teoría de Keynes. Al mismo tiempo Hayek ya escribía sobre la importancia del aprovechamiento de los fondos de los ahorradores por parte de los inversionistas de capital en infraestructura. Es decir, que en la institución de organizaciones financieras se tomó como base su pensamiento, su pensamiento se aplicó hasta mucho tiempo después en que no existía el desarrollo tecnológico de hoy día, ni la producción transnacional.

En oposición a lo que dice Hayek, las industrias estratégicas son tomadas por el Estado para hacerlas accesibles a toda la población, porque si son tomadas por la cuenta privada, esta aprovecharía su poder de mercado y los servicios sólo serían accesibles aquellos con alto poder adquisitivo. El estado toma esos monopolios para hacerlos accesibles a toda la población, de lo contrario la iniciativa aprovecharía su poder de mercado con unos precios altísimos. Un ejemplo de esto fue cuando el Estado tomó la industria de la electricidad con la Comisión Federal de Electricidad (CFE) porque las empresas privadas no abastecían a todos los consumidores como el sector rural o en la periferia urbana, quienes no podían pagar las altas cuotas de electricidad<sup>6</sup>.

---

<sup>4</sup> HAYEK, Friedrich A. Von, *Contra Keynes and Cambridg: essays, correspondence*. University of Chicago, United States, 1995, 14-19pp.

<sup>5</sup> Ibid.

<sup>6</sup> ÁNGELES, Sarahí, *Op. Cit.*, Ponencia.

#### 4.1.2 Consenso de Washington.

A finales de la década de los ochenta, el Banco Mundial hizo diversas recomendaciones a los Estados para que orientaran sus políticas económicas hacia el libre mercado. En América Latina se concretó con las reformas institucionales del Consenso de Washington. Su influencia se ve plasmada en la doctrina “Williamson afirma que el hecho de que las empresas privadas son más eficientes se ha convertido un acto de fe en Washington<sup>7</sup>”. Así mismo en la *praxis*, reconoce al desarrollo como el gran objetivo en el que reduce la administración política en los aspectos económicos<sup>8</sup>.

En 1989, el economista inglés John Williamson enunció el Consenso de Washington que establecía diez políticas para el desarrollo, mismas que fueron defendidas por el Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional y por los gobiernos conservadores de Estados Unidos y Gran Bretaña, encabezados por Ronald Wilson Reagan y Margaret Thatcher respectivamente. Tales estrategias fueron<sup>9</sup>:

1. disciplina presupuestaria;
2. reorientación del gasto público desde los subsidios indiscriminados a actividades ineficientes hacia la sanidad, la enseñanza primaria y las infraestructuras;
3. reforma fiscal encaminada a ampliar la base imponible y a mantener tipos marginales moderados;
4. liberalización financiera (sobre todo en lo relativo a los tipos de interés);
5. tipo de cambio competitivo;
6. apertura comercial;
7. liberalización de la inversión directa extranjera;
8. privatización de empresas públicas;
9. desregulación (esto es, eliminación de barreras a la entrada y salida en los mercados de trabajo y de productos); y
10. derechos de propiedad (privada, claro está) garantizados, especialmente en el sector informal.

---

<sup>7</sup> Ibid.

<sup>8</sup> VILAS, Carlos M., *¿Más allá del Consenso de Washigton?: un enfoque desde la política de algunas propuestas del Banco Mundial*. España, Universidad de Salamanca. América latina hoy: Revista de ciencias sociales, ISSN 1130-2887, VOL. 26, 2000, pp.31-39

<sup>9</sup> VÉASE: BUSTELO, Pablo, *et. al., Estudios de Historia y de Pensamiento Económico: Homenaje al Profesor Francisco Bustelo, García de la Rea*, Ensayo “Desarrollo económico: del Consenso al Post-Consenso de Washington y más allá”. Editorial Complutense de Madrid, 2003, pp.741-757

A finales de los años noventa los resultados del Consenso de Washington no fueron tan favorables como se esperaba, lo que puso en duda su efectividad. En México la crisis financiera de 1994-1995, lo puso en duda como “el alumno más brillante y aventajado de las instituciones financieras internacionales”. Los efectos nocivos se vieron en todas las regiones subdesarrolladas: “una comparación entre las cifras PIB per capita entre 1981-2000 registraron tasas negativas en Europa central y oriental y África, o positivas bajas en América Latina y el Caribe, lo que terminó por confirmarse con las crisis asiáticas de 1997-1998<sup>10</sup>.

Posteriormente políticos e intelectuales como Al-Gore plantearon repensar este decálogo al que denominaron el Post-Consenso de Washington, que defiende el carácter complementario del mercado y el Estado como factor de desarrollo. En el caso latinoamericano existen dos propuestas una moderada de los economistas Burky y Perry (1998) y una más radical de Kuczynski y Williamson (2003), en ambas propuestas en lo general estos economistas plantean que en América Latina se logró el crecimiento y controlar la hiperinflación, pero prevalece la pobreza y la desigualdad, que solo puede ser superada enfocándose en el capital humano<sup>11</sup>.

### **4.1.3 Dos manuales para la economía neoliberal: Contabilidad, Valuación y Privatización, de la UNCTAD; y Reformando la infraestructura: privatización, regulación y competitividad del Banco Mundial.**

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD, por sus siglas en inglés) publicó en 1993 en el marco del Programa de Naciones Unidas sobre Corporaciones Transnacionales el libro “Contabilidad, Valuación y Privatización” (*Accounting, Valuation and Privatization*) el cual tuvo como propósito establecer la valuación contable de la privatización. Sus objetivos incluyeron comprender los efectos que tienen las transnacionales en el mercado interno de los países en desarrollo principalmente. Este documento concibe a la privatización como un fenómeno de crecimiento económico, cuyas motivaciones son posicionar a los gobiernos en la economía mundial, fortalecer las fuerzas del mercado, mejorar la productividad de las

---

<sup>10</sup> Ibid.

<sup>11</sup> Ibid.

empresas, fortalecer los mercados financieros nacionales, construir mercados más fuertes<sup>12</sup>.

Este libro está orientado a los gobiernos y menciona que la privatización abarca tres aspectos: 1. creación y desviación de mercado; 2. Pasar las actividades de empresas paraestatales a inversionistas privados; 3. venta de activos. Señala que la forma más común de privatización del mundo es la segunda, es decir dejar las actividades en manos del sector privado<sup>13</sup>.

Por su lado el Banco Mundial en su libro “Reformando la infraestructura: Privatización, Regulación y Competitividad” (*Reforming Infrastructure: Privatization, Regulation, and Competition*) publicado en el 2004, menciona que en el siglo XX en la mayoría de los países, las industrias cadena (*network utilities*) como la electricidad, las telecomunicaciones, el abasto de agua y los energéticos estaban integrados en monopolios estatales, en las que una sola entidad pública controlaba todos los aspectos de las utilidades, como la operación y la administración, así mismo determinaba qué servicios proveer a un mercado de consumidores cautivos. Pero a partir de los años 90 los puntos de vista cambiaron radicalmente, los nuevos modelos enfocados esas industrias cadena, también conocidas como industrias red, promueven la participación privada en esas actividades en aras de mejorar la eficiencia, promover la innovación y mejorar los servicios, así como, reestructurar, regular y expandir la infraestructura<sup>14</sup>.

### 4.1.4 Entre lo público y lo privado: debate sobre la eficiencia.

Uno de los principales planteamientos del modelo neoliberal es el de la eficiencia, afirma que las empresas privada son mejores que las estatales. Cuando una empresa pública se va a privatizar, se lanza una propaganda de su ineficiencia, de la corrupción de sus sindicatos, etc. Se crea una imagen de esa empresa como aborrecible ante la opinión pública<sup>15</sup>. Uno de los titulares del New York Times y del Wall Street Journal en la década

---

<sup>12</sup> *Accounting, Valuation and Privatization*. ONU, Conference on Trade and Development Programme on Transnational Corporations, New York, 1993. p. ii-iii, 1-7.

<sup>13</sup> ÁNGELES, Sarahí, *Op. Cit.*, Ponencia.

<sup>14</sup> IOANISS, O. Kessides, *Reforming Infrastructure: Privatization, Regulation and Competition*. World Bank, Oxford University Press, Washington D.C. 2004, p.1

<sup>15</sup> ÁNGELES, Sarahí, *Op. Cit.*, Ponencia.

de los ochenta fue “Plan Urgente de Contratar Trabajo: la idea es que la empresa privada puede hacer las cosas mucho mejor y más barato”<sup>16</sup>.

Aunque las manifestaciones históricas de la privatización se conocen desde el liberalismo del s.XIX, para nuestros tiempos se relacionan con las políticas sociales de Reagan y de Thatcher. Por ejemplo, al comienzo del gobierno de Reagan hubo una Iniciativa del Sector Privado que recibió gran publicidad y que fue hecha como justificación para reducir los fondos de los servicios sociales”<sup>17</sup>.

A partir del ascenso de los gobiernos conservadores a Estados Unidos y Gran Bretaña inició la privatización con una gama de ideas y medidas políticas: la liberalización económica significó todo cambio de las actividades y las funciones del Estado a la iniciativa privada en lo relativo a la producción de bienes y servicios<sup>18</sup>. “En el mundo ideológico actual, se emplean los términos ‘público’ y ‘privado’ no solo para describir, sino también para celebrar y condenar”<sup>19</sup>.

---

<sup>16</sup> KAMERMAN Sheila, y KAHN Alfred (compiladores). *La Privatización y el Estado benefactor*. Fondo de Cultura Económica. México 1993. pp.16-17.

<sup>17</sup> Ibid.

<sup>18</sup> Ibidem. p.34

<sup>19</sup> Ibidem. pp.27-28.

## 4.2 Participación del capital privado en las actividades de PEMEX.

Desde 1982, con la implementación del modelo modernizador, PEMEX ha sufrido un proceso en que cada sexenio se invierte menos en la paraestatal, mientras que cada vez se reitera con más ahínco que el petróleo es propiedad de la nación, las actividades de la industria petrolera son operadas en mayor proporción por el sector privado nacional y extranjero. Esta situación no es solo resultado de políticas internas, también las coyunturas externas la han definido, principalmente el mercado petrolero internacional.

Los dos factores que determinaron que la economía mexicana dependiera del petróleo fue la aparición de los campos petroleros de la Sonda de Campeche que en 1977 colocó a México en una posición favorable y consideró al petróleo como la palanca de desarrollo<sup>20</sup> y el hecho que desde 1975 tras superar la crisis del petróleo de 1973, empresas estadounidenses optaran por diversificar las fuentes de importación de energéticos de países que no pertenecieran a la OPEP<sup>21</sup>.

El Programa Sexenal 1977-1982 promovió la exportación de petróleo como eje de la economía, pero carecía de un proyecto de industrialización y desarrollo económico, en este sentido la economía se petrolizó porque se dependía de la exportación de crudo<sup>22</sup>.

Con López Portillo hubo crisis económica por la dependencia de las divisas de las exportaciones petroleras, los recursos así obtenidos no se invirtieron de manera productiva, sino que se utilizaron para cubrir el gasto corriente del gobierno federal y los subsidios de las empresas estatales<sup>23</sup>. La segunda crisis petrolera a nivel internacional en 1981 produjo una crisis económica a nivel internacional, aumentando la deuda externa exageradamente<sup>24</sup>.

---

<sup>20</sup> PERALTA Alemán, Gilberto, *Tendencias del Desarrollo Nacional*, México, Esfinge, 2002, p.150

<sup>21</sup> MORALES Isidro y MEYER Lorenzo, *Petróleo y Nación (1900-1987): La política petrolera de México*. Fondo de Cultura Económica, México 1990, 204pp. Citado por: MACHICAO Ceballos, María Teresa, *1970-1982: Doce años de Política Petrolera en México y las crisis del Petróleo*. Tesis para obtener el título de Licenciada en Relaciones Internacionales, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, 2002, p.168.

<sup>22</sup> Ibidem. 189-190pp.

<sup>23</sup> BAÑOS Ramírez, Othón y CASTAÑEDA Navarrete, Jennifer. "Las tres economías de una región ganadora, La península de Yucatán: 1970-2004", Comercio Exterior, Revista mensual, Bancomext, vol.57 abril 2007, p.316.

<sup>24</sup> PERALTA Alemán, Gilberto, *Op. Cit.* p.150.

Miguel de la Madrid Hurtado recibió al país en 1982, sumido en una profunda crisis y endeudamiento. En el contexto internacional, el mercado petrolero tuvo reacomodos importantes en la participación de países no OPEP.

Durante esa administración se optó por “despetrolizar” la economía, PEMEX sería autosuficiente y el Estado brindaría mayores recursos para su financiamiento. Al principio, la “sustitución de importaciones” en el sector petrolero, permitió el abasto nacional del 95% de la energía consumida en el país y 75% de las divisas. Se construyeron grandes astilleros para la fabricación de embarcaciones<sup>25</sup>. Con esta medida se dejó de invertir en PEMEX, y la decadencia de las instalaciones generó que los servicios ofrecidos por la paraestatal fueran insuficientes propiciando la contratación de empresas para satisfacer la demanda de hidrocarburos.

La paraestatal paulatinamente percibió menos ingresos estatales, que fueron insuficientes para su desarrollo tecnológico y quedó rezagada. Este atraso se agudizó con el tiempo, los servicios básicos y complementarios de la industria los servicios empezaron a ser provistos por el sector privado por medio de concesiones otorgadas en licitaciones nacionales e internacionales. En 1987, Miguel de la Madrid destinó 30% del presupuesto cada vez menor de la paraestatal a la exploración de pozos petrolero y crecieron las actividades complementarias como el almacenamiento y construcción de ductos<sup>26</sup>.

En el mercado petrolero internacional los países consumidores presionaron por una baja de precios, mientras que los países de la OPEP adecuaron su esquema productivo para recuperar los mercados en que ahora estaban los países no pertenecientes a la organización. Arabia Saudita jugó un papel relevante para regular la producción al interior de la misma. Tras diversas negociaciones sobre los precios del petróleo, en el Acuerdo de Ginebra se fijó el precio del petróleo en 18USD por barril, precio que se mantuvo relativamente constante durante la segunda crisis (1987-1989)<sup>27</sup>.

El gobierno de Carlos Salinas de Gortari inició con una sospechosa victoria, con crisis económica y política. La necesidad más apremiante de esta administración era insertar a la economía mexicana en el mercado internacional, las políticas económicas

---

<sup>25</sup> *El Petróleo*, PEMEX, 1988 pp.115-116

<sup>26</sup> *Ibidem*. p.120

<sup>27</sup> YERGIN, Daniel, *La historia del petróleo*, Javier Vergara Editor, Buenos Aires, Argentina, 1992, pp.995-1013.



estuvieron encaminadas a liberar el mercado interno de las barreras arancelarias, e inició la privatización selectiva de la empresa pública<sup>28</sup>.

En el caso del petróleo, con 1992 la Ley Orgánica de PEMEX se descentralizaron las funciones de la paraestatal por sus actividades principales que son PEMEX Exploración y Producción, PEMEX Refinación, PEMEX Petroquímica Básica y PEMEX Petroquímica. Las actividades de comercio exterior de hidrocarburos quedaron en manos de PEMEX Internacional.

A la fecha, el petróleo sigue siendo base de nuestra economía, por ejemplo en el 2007, las divisas petroleras fueron los principales recursos fiscales del erario público. PEMEX aportó el 2.23 billones de pesos que representan el 33% en el Presupuesto de egresos de la federación. Sin embargo, los recursos asignados a la petrolera se restringieron a 144,300 millones de pesos, el resto debía complementarlo con el excedente de la renta petrolera y debía pagar 55 mil 800 millones en amortizaciones de PIDERIGAS (Proyectos de Infraestructura Productiva con Impacto Diferido en el Gasto)<sup>29</sup>.

Los PIDIREGAS iniciaron en diciembre de 1995 con las reformas del Congreso a la Ley de Presupuesto, Contabilidad y Gasto Público Federal, así como la Ley General de Deuda Pública en sus artículos 30 y 18, respectivamente. Son proyectos por medio de los cuales se permite realizar inversiones en proyectos de infraestructura diferida a largo plazo en PEMEX y en la CFE. Así empresas privadas (nacionales o extranjeras) realizan obras a crédito, el cual se convierte en un pasivo para la paraestatal. Como históricamente ha ocurrido, cuando los requerimientos del gobierno federal son excesivos, PEMEX se ve obligada a renegociar la deuda para alargar los planes de amortización<sup>30</sup>.

Una empresa debe reflejar el crecimiento de sus pasivos en la obtención de activos (obras de infraestructura, por ejemplo). No obstante, aunque las deudas adquiridas en Pidiregas ascienden a más de un billón 618 mil millones de pesos, los cuales superan

---

<sup>28</sup> ZORAIDA Vázquez, Josefina, y MEYER, Lorenzo, *México Frente a Estados Unidos*. México, FCE, 2001, p.234.

<sup>29</sup> CARDOSO, Víctor, "La economía seguirá petrolizada; PEMEX aportará 33% de los gastos". *La Jornada*. Diario, México, sec. Economía, miércoles 6 de diciembre de 2006, p.28.

<sup>30</sup> BLANCO, José, "PEMEX y Pidiregas", *La Jornada*, Diario, México, sec. Opinión, martes 6 de mayo de 2008.

30% del valor de la empresa, los pasivos, el dinero invertido por los acreedores, pueden superar el patrimonio de PEMEX<sup>31</sup>.

La producción mexicana de petróleo se situó en 3, 250,000 barriles diarios, 77 mil barriles diarios menos que en 2005<sup>32</sup>. Ante el declive de la región de Calderón el gobierno presentó un programa para reforzar la producción petrolera en la región de Cantarell, que a la fecha sigue siendo el principal abastecedor de crudo. El objetivo es que los pozos ubicados en la región Ku-Maloob-Zaap, producirían, en principio, ciento ochenta mil barriles diarios más de petróleo a través de la explotación de 28 pozos<sup>33</sup>.

Entre los países con más reservas probadas en el mundo, México cayó en el décimo quinto lugar después de haber estado en el séptimo en 1995, la causa es que los yacimientos explorados no han sido sustituidos con nuevas reservas, dicha compensación sólo ha podido ser al 41%. México solo tiene petróleo para 9.6 años. Sin embargo, los yacimientos que se localizaron en el campo Lakach, en aguas profundas del Golfo de México tendría una reserva de 200 millones de barriles de petróleo crudo equivalente<sup>34</sup>.

### 4.2.1 El manejo del petróleo como enclave.

En México, el petróleo se trata como una materia prima para generar divisas y no como una industria estratégica. Pero esto ha sido un mal histórico: “La expansión de capitales de estados económicamente más poderosos en áreas ‘Periféricas’ ha producido, entre otros, dos fenómenos de particular interés: por una parte, ha contribuido a desarrollar ciertos sectores de la economía que permanecían inactivos o explotados deficientemente por falta de capitales y mercados; por otra, ha dado lugar al surgimiento de una dependencia económica y la formación de los llamados ‘enclaves económicos’...que crean una dependencia entre el país inversor y el país receptor”<sup>35</sup>.

---

<sup>31</sup> Ibid.

<sup>32</sup> RODRÍGUEZ, Israel, *Cayó 2.3% la producción mexicana de Petróleo en 2006*. La Jornada, Diario, México, sec. Economía, Martes 23 de enero de 2007, p.22

<sup>33</sup> CRUZ Serrano, Noe, “Definen plan para rescate petrolero”. *El Universal*, Diario, México, Viernes 02 de mayo de 2007.

<sup>34</sup> CARDOSO, Víctor, “Cayó México del séptimo lugar al 15 del mundo en reservas probadas de crudo”. *La Jornada*, Diario, México, 22 de marzo de 2007.

<sup>35</sup> MEYER, Lorenzo, *México y los Estados Unidos en el conflicto del petróleo (1917-1942)*, Colegio de México, segunda edición, México 1972. p.1

Un enclave económico es una industria dominada por el capital extranjero que explota algún recurso natural de un país periférico para ser consumido en mercados externos que generalmente se encuentran localizados en el país inversor o en otros de igual desarrollo. Así el enclave, el recurso, no se encuentra en poder del gobierno del territorio donde se encuentra físicamente, sino que es parte integrante de otros sistemas económicos<sup>36</sup>.

En la Península de Yucatán entre los años 1970-2004 tuvo gran desarrollo por los yacimientos de hidrocarburos que se encontraron. Allí se propició una dinámica económica de tipo enclave a partir de la actividad petrolera en el lecho marítimo. Las economías enclave mantienen condiciones históricas que solo se pueden explicar con la concurrencia de factores externos vinculados a la globalización<sup>37</sup>.

El transporte del crudo es tan importante como su propia extracción, refinación y comercialización. Si alguna etapa del proceso de esta cadena se altera, los objetivos globales seguramente se verán afectados e incluso en algunos casos los resultados serán adversos: los costos de oportunidad y los financieros podrían ser inmensos, algunos hasta incalculables. ¿Será esta la ruta por la cual se está conduciendo la evolución del transporte marítimo del crudo mexicano?”<sup>38</sup>.

### 4.2.2 Quetzalcoatl, un caso paradigmático

La explosión del buque-tanque Quetzalcoatl, reveló la obsolescencia de las embarcaciones mexicanas, así como los vicios y fraudes en los contratos de éstas. Las dificultades que afronta la marina mercante nacional sólo son conocidas por el sector laboral cercano, la sociedad en general desconocía este tema. El estallido atrajo la atención de la prensa nacional, los reportajes estaban acompañados con antiguas denuncias sobre las irregularidades y las condiciones en que opera la flota de PEMEX -en este caso.

Los hechos ocurrieron el 17 de octubre de 2006, estalló el buque tanque Quetzalcoatl, cuando empleados de la empresa López-García S.A. de C.V. realizaban

---

<sup>36</sup> Ibid.

<sup>37</sup> BAÑOS Ramírez, Othon y CASTAÑEDA Navarrete, Jennifer. *Op. Cit.* p.314

<sup>38</sup> OLIVA, Ángel, “La flota petrolera nacional ¿Solución o Problema?”, *El Mundo del Petróleo*, Revista, México, Año 4, Tomo 24, octubre-noviembre 2007, p.39

labores de mantenimiento al buque, el saldo oficial fueron 7 muertos y 19 heridos (según otras versiones el saldo fue mayor). Al momento de la explosión, el buque estaba vacío, el combustible fueron las remanencias de la embarcación.

Las investigaciones que se hacen al respecto son del 3 de mayo de 2006 se celebró el contrato con número 4600010145 entre la empresa y PEMEX Refinación, por un monto de 1 millón 925 mil pesos, para brindar los servicios generales a la flota mayor de la paraestatal como la renovación de pailería, tubería de acero al carbón, aislamiento térmico a tubería de vapor, etc. a los buques de la Terminal Marítima de Pajaritos.

La Cámara de Diputados, ejerciendo sus facultades para iniciar investigaciones y para solicitar actuaciones de carácter penal, civil y administrativo ante la PGR, por medio de su Comisión de Marina, abrió una línea de investigación a la empresa López García S.A. de C.V. para esclarecer los presuntos actos de corrupción al adjudicarse dicho contrato de PEMEX Refinación para mantenimiento de la flota mayor, su precio estaba por encima de otras 3 cotizaciones.

El Diario Oficial de la Federación publicó el 11 de agosto de 2006 un comunicado que impedía a las dependencias federales celebrar contratos con la empresa López García S.A. de C.V. (comunicado OIC/AR/PXR/017/06). La inhabilitación hecha por la Secretaría de la Función Pública, fue por el incumplimiento de las obligaciones fiscales del 12 de agosto de 2006 al 12 de noviembre de 2006.

Las actividades del programa de la delegación comisionada\* comprendieron: la inspección directa del buque tanque Quetzalcoatl; entrevista con funcionarios federales; entrevista con deudos de víctimas; reunión con el presidente municipal de Coatzacoalcos, Ivan Hilman; reunión con el delegado de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat) en Veracruz, Manuel Molina; reunión con un representante del sector naval, Manuel Paulín; reunión con el gerente de Seguridad Industrial de PEMEX, Antonio Álvarez, a los cuales les aplicaron un cuestionario de 150 preguntas para indagar en las irregularidades.

---

\* La comisión estuvo conformada por los diputados José Manuel del Río Virgen (presidente de la comisión), Eric Rivera, Maribel Alba, José Luis Blanco y Alonso Mejía.

## **La participación del capital privado en PEMEX y sus repercusiones en la flota petrolera**

---

La comisión expuso que la explosión fue por falta de medidas de seguridad durante el mantenimiento; denunció la vigencia del contrato a pesar de la inhabilitación de la empresa; encontró que entre las múltiples negligencias, que arriesgaron al personal, la tubería que abastecía de petróleo al buque, se sujetaba con trapitos de tela; culpó concretamente al subdirector de Administración y Almacenamiento de PEMEX Refinación Pedro Carlos Gómez, al Gerente de mantenimiento y Transportación Marítima José Armando Basualdo, y al Superintendente de la Terminal Marítima de Pajaritos, José Refugio Venegas, asimismo solicitó al procurador general de la República Daniel Cabeza de Vaca para que citara a comparecer el Director de PEMEX en turno Luis Ramírez Corzo y así esclarecer el contrato con la empresa;

Por lo que pidió a la Auditoría Superior de la Federación que revisará el desempeño de PEMEX Refinación, su titular Arturo González de Aragón, la cual abrió el oficio CVASF/LX/506/2007.

Por su parte, también la Procuraduría General de Justicia del Estado (de Veracruz) a petición del Agente cuarto del Ministerio Público, abrió el expediente Coat4/685/200 en el que trabajaron especialistas en incendios y explosiones, criminalística, química, salud y Seguridad del Trabajo, el documento incluye croquis y fotografías.

Los actores han mantenido estas posturas ante los siniestros: Según el artículo 175 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, el responsable de los daños derivados de un siniestro, así como de las medidas para prevenir e indemnizar los daños es el propietario de la embarcación, que en este caso sería la empresa López García S.A. de C.V.

Los distintos actores involucrados han emitido diversos juicios y procedimientos legales entre sí:

La Dirección General de PEMEX, explicó que la explosión fue por falta de coordinación en la planeación, ejecución y suspensión de los trabajos entre el personal de la Terminal Marítima de Pajaritos y el del buque Quetzalcoatl, junto con la Secretaría del Medio Ambiente culparon a la empresa por las muertes; la procuraduría del Estado de Veracruz culpó a López García por la falta de aplicación de medidas preventivas

El presidente de la Comisión de Marina de la Cámara de diputados José Manuel del Río Virgen responsabilizó a PEMEX y a la Secretaría de la Función Pública, por permitir el contrato a pesar de la inhabilitación,

Finalmente, PEMEX preparó un informe detallado sobre la explosión para presentarlo al Pleno del Congreso de la Unión, y justificó por medio de una circular que la inhabilitación de la empresa no contemplaba los contratos adjudicados y formalizados previamente con la empresa, había firmado contrato el 3 de mayo de 2006 y la inhabilitación por parte de la Secretaría de Seguridad Pública se dio a conocer el 11 agosto de 2006.

En su propia defensa, el encargado de las oficinas centrales de la empresa López García (no aparece el nombre) declaró al momento de la explosión sus trabajadores ni siquiera habían empezado a trabajar, estaban en cubierta.

Éste accidente, dejó ver a la opinión pública:

- La obsolescencia en que se encuentran las embarcaciones, PEMEX deberá renovar toda su flota antes del 2010, por antigüedad y porque ya han sido parchados más allá de las normas de Seguridad Internacional, atendiendo a las disposiciones establecidas en el Convenio Internacional de Protección al Medio Ambiente (MARPOL).
- Los accidentes e incidentes son frecuentes, pero las cifras son maquilladas y quienes denuncian estos accidentes al interior de PEMEX son sancionados por la autoridad y el líder sindical Carlos Romero Deschamps, según Edgar Tenorio (integrante de la Alianza Nacional Democrática de Trabajadores Petroleros)
- La falta de infraestructura en el sector impide cumplir con las disposiciones de la Ley Naviera y de diversos tratados internacionales en materia de Seguridad Marítima y de Prevención de Contaminación Marina\*\*.
- Se presumen vicios y corrupción en las contrataciones a empresas privadas hechas por la paraestatal.

---

\*\* Tratados en los temas de contaminación marina y seguridad marítima como el Convenio sobre Responsabilidad por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, Convenio sobre Limitación de Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo y el Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos.

- El pago de renta por contrato de renta buques para el abastecimiento de la demanda nacional de hidrocarburos, según la Comisión de Marina de la Cámara de Diputados, es 5 veces superior al resto del mundo.

El 18 de mayo de 2007, una noticia de la prensa nacional<sup>39</sup> denunció que el buque Quetzalcoatl seguía operando junto con otros 4 buques chatarra. De acuerdo con el artículo 171 de la Ley Naviera los derrelictos o restos de naufragio recuperarán su capacidad jurídica si son rebotadas o puestas en estado de navegabilidad, por lo que es legal (mas no ético) que siga operando, es inminente que las embarcaciones que no cuenten con las medidas de seguridad sean retiradas, especialmente los petroleros, independientemente de los permisos que otorgue la ley.

### 4.2.3 Flota de PEMEX: Involución, obsolescencia y corrupción

PEMEX ha reconocido que siempre ha necesitado rentar flota para apoyar las labores del transporte, pero ya en 1988 declaró que la flota rentada había llegado a triplicar la flota propia<sup>40</sup>.

En el sexenio de Fox, 70% del cabotaje lo hacía PEMEX y el resto contratistas; dramáticamente las cifras se invirtieron: actualmente, el 80% de los fletes marítimos lo realizan las compañías; el resto, la paraestatal. Lo anterior de acuerdo con información oficial proporcionada por directivos de PEMEX Refinación que solicitaron el anonimato. Estados Unidos es el principal comprador de México, pero los embarques no se hacen en buques de PEMEX<sup>41</sup>. Las divisas que se desvían por flete de las embarcaciones extranjeras, por contratar seguro marítimo con empresas extranjeras, empleo de cargas de exportación e importación, además de otros gastos, ascienden a 30,000 millones de dólares norteamericanos<sup>42</sup>.

---

<sup>39</sup> CRUZ Serrano, Noe: "Transporta PEMEX crudo en 5 buques chatarra". *El Universal*, Diario, México, Viernes 18 mayo de 2007.

<sup>40</sup> *El petróleo, Op. Cit.* p.116

<sup>41</sup> "En proceso, privatización del cabotaje de PEMEX", *contralínea*, Revista quincenal, febrero de 2008, Año.5, No.95, publicado en <http://www.voltairenet.org/article155776.html>, consultado, 25 de marzo de 2009 a las 07:45am.

<sup>42</sup> Véase SALGADO y Salgado, José Eusebio, *Historia de un proyecto de ley. Ley de Navegación y Comercio Marítimos*. Tesis para acreditar el título de Doctor en Derecho, Facultad de Derecho, UNAM, 2006, p. IX (Introducción).

## La participación del capital privado en PEMEX y sus repercusiones en la flota petrolera

Desde el año 2000, la prensa ha denunciado en diversas ocasiones que PEMEX ha favorecido a ciertos empresarios, vinculándolos con actos de corrupción y desvío de fondos<sup>43</sup>, entre ellos a José Serrano Segovia (Naviera del Pacífico, filial de TMM); Antonio Juan Marcos Issa (ex-asesor de los directores de la paraestatal), Rogelio Montemayor Seguy y Raúl Muñoz Leos (Arrendadora Ocean Mexicana (AOM)); Juan Pablo Vega Arriaga (Naviera Integral) y Arturo Ríos, (Naviera Mexicana del Sureste)<sup>44</sup>. Sus empresas navieras (*ver cuadro 15*) son beneficiadas en el otorgamiento de contratos. Según datos de Refinación, de 2001 a 2007, dicha subsidiaria pagó en promedio 40 mil dólares diarios por el arrendamiento de cada una de estas embarcaciones. Aproximadamente, los navieros recibieron casi 15 millones de dólares anuales por cada barco rentado<sup>45</sup>.

**CUADRO 15**

<b>EMPRESAS Y BUQUES CONCESIONADOS POR PEMEX</b>			
<b>TMM</b>	<b>Naviera del Pacífico</b>	<b>AOM</b>	<b>Naviera Mexicana del Sureste</b>
- Monte Albán, - Pula, - Green Point, - Kapadokia, - Choapas II y - Amatlán II;	- Alpha Intelligence, - Palenque, - Anáhuac - Monte Albán, - Hemitage Bridge, - Jag Prachi y - Memoria Pride;	- Faja de Oro II, - Potrero del Llano, - Akrotiri, - Torm Cecilie, - Torm Asia, - Potrero del Llano II y - Torm Carina;	- Capemar, - Ludovica y - Jag Pankhi.
<b>ELABORACIÓN PROPIA CON INFORMACIÓN DE:</b> BETANCOURT, Darío Rubén. "En Proceso de privatización del cabotaje de PEMEX". <i>Contralínea</i> , Revista quincenal, México, Sección Opinión, 1ra quincena de febrero de 2008.			

Por otro lado, cada que una embarcación queda inhabilitada, la tripulación queda desempleada, pero al pertenecer al sindicato se mantienen sus sueldos, esta situación ha generado pugnas entre el Consejo de administración y el STPRM. Desde junio de 2003, la mitad de los 1092 trabajadores que conforman la tripulación de los buques de PEMEX quedaron desempleados, el Consejo ha argumentado el despido, además cada embarcación tenía en promedio 36 tripulantes cuando la media deba ser entre 22 y 25. El sindicato alega la Cláusula de movilidad, es decir que se generen fuentes de empleo para los agremiados<sup>46</sup>.

<sup>43</sup> En 2008 el presupuesto para pago por arrendamiento de buques tanque por parte de PEMEX Refinación fue de 200 millones de dólares, con lo cual podrían adquirirse cuatro embarcaciones cuyo costo es de aproximadamente 45 millones de dólares.

<sup>44</sup> BETANCOURT, Darío Rubén. *Op. Cit.*

<sup>45</sup> *Ibid.*

<sup>46</sup> CRUZ SERRANO Noe, "No hacen nada pero cobran 75 mil", *El Universal*, Diario, México, Lunes 10 de marzo de 2008.



#### 4.2.4 MARPOL y el doble casco, transformaciones en la navegación internacional de hidrocarburos.

Las principales medidas son: en lo regulatorio el uso del doble casco, mantener el avituallamiento necesario, tripulación capacitada, corredores de navegación alejados de la costa, inspecciones adecuadas; en responsabilidad civil la simple auto-regulación y los seguros es peligrosa, se puede evadir la responsabilidad; y la existencia de protocolos de intervención, en que la intervención pública tiene la utilidad de establecer inversiones en recursos materiales y humanos para prevenir accidentes y catástrofes<sup>47</sup>.

La práctica de la autorregulación es una de las causas de las irregularidades en la navegación. Los Estados tienen la responsabilidad de controlar la calidad y la clasificación de los buques, pero han dejado esta responsabilidad a las sociedades privadas de clasificación, corriendo el riesgo de que si alguna sociedad opta por ser exigente, los navieros se cambian de sociedad clasificadora, lo que las obliga a ser laxas en sus inspecciones. Esta situación deriva de que se difundió la ideología de que la gestión del Estado debe contar con estudios de asistencia técnica a las consultorías privadas, reduciendo paso a paso la calificación técnica especializada al interior de las diferentes administraciones<sup>48</sup>.

La Tercera Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, tuvo como objetivo regular el comportamiento de los Estados a fin de proteger y preservar el medio ambiente marino. Muchos países lo ratificaron, manifestando su solidaridad para prevenir la contaminación<sup>49</sup>. La aplicación de las reglas internacionales MARPOL obliga el uso de doble casco para buque-tanques que transporten hidrocarburos para evitar catástrofes marítimas por derrame de los mismos, agudizó el malestar en que se desenvuelve la marina de PEMEX.

Con esta normatividad, la OMI se obligó la salida de 13 de las 19 embarcaciones de PEMEX entre 2003 (Vicente Guerrero, Reforma, Manuel Ávila Camacho, Mariano

---

<sup>47</sup> VÉASE: GONZÁLEZ Laxe, Fernando. "Perspectivas de los tráficos marítimos y competitividad portuaria". *Boletín de economía de Información Comercial Española (ICE)*, España, No. 2666 del 9 al 15 de octubre de 2006, p.97-112

<sup>48</sup> VENCE, Xavier. "Transporte Marítimo, Thalaso-Acracia y neoliberalismo. Las lecciones del Prestige". Ponencia, Evento IX Jornadas de Economía Crítica. Universidad Complutense de Madrid, España 2004.

<sup>49</sup> SZEKELÝ, Alberto. "Desafío al principio tradicional de la jurisdicción del pabellón como logro previsible de la conferencia del derecho del mar para preservar el medio ambiente marino". *Natural Resources Journal*, Publicación trimestral de la Universidad de Derecho, Reino Unido, 1976, p.16

Moctezuma, Revolución, 18 de Marzo, Independencia y Francisco J. Mújica.) y 2006 (Tolteca, Sebastián Lerdo de Tejada, Quetzalcoatl, Chac y Bacab.). Ante esta regulación, los buques de doble casco no eran suficientes para satisfacer la demanda de transporte, lo que ocasionó fuertes incrementos en los fletes (de 12mil USD diarios en 2003 hasta casi treinta y seis mil USD por día en diciembre de 2007<sup>50</sup>).

#### **4.2.5 Uso de banderas de conveniencia en PEMEX**

Según la Comisión de Marina de la Cámara de Diputados, en México han estado surgiendo navieras que transportan el crudo en pabellones de conveniencia de países como Antigua y Barbuda, Bahamas, Chipre, Filipinas, Hong Kong, Liberia Islas Marshall, Malta, Panamá, San Vicente, Singapur, etc., son oficinas con una sola persona que atiende las llamadas, pero sus movimientos financieros los manejan en bancos de Suiza o Islas Caiman.

José Manuel del Río Virgen legislador de esta comisión denunció que las empresas que incurren este tipo de prácticas son Naviera del Pacífico, Arrendadora Ocean Mexicana, Naviera Mexicana del Sureste, Oceanografía (socio de Otto Candies LLC en México y que se ha relacionado con actos de corrupción de los hermanos Bibriesca, hijos de Martha Sahagún de Fox) y Náutica Saltamar (representante de Tidewater INC. En México, el operador más grande de buques abastecedores a nivel mundial), Stolt-Nielsen Transportation Group Ltd., Empresa Marítima del Sureste; Saam Remolques y Boluda Intenracional, S.A<sup>51</sup>.

Se calcula que las navieras pagan a los países que los abanderan unos 60 mil dólares al año, contra el 1.8 por ciento del valor del activo sobre el barco que se paga una bandera mexicana. Según el Senador Adolfo Toledo los contratistas de PEMEX no cumplen con ninguna ley. La mayoría de la tripulación es mano de obra barata de filipinos, coreanos, chinos y centroamericanos, quienes según la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte reciben los sueldos más bajos del sector. Son principalmente los contratistas de PEMEX Refinación<sup>52</sup>.

---

<sup>50</sup> OLIVA, Ángel, *Op. Cit.* p.40.

<sup>51</sup> *Ibidem.* p.42.

<sup>52</sup> BETANCOURT, Darío Rubén. "En Proceso de privatización del cabotaje de PEMEX". *ContraLínea*, Revista quincenal, México, Sección Opinión, 1ra quincena de febrero de 2008.

#### 4.2.6 Perspectiva de la flota de PEMEX

En este punto, presentamos una perspectiva de cómo creemos que va a evolucionar esta situación. Se tomaron como puntos de referencia la que hemos llamado, cuarta etapa de integración de la marina mercante de PEMEX, y la reforma energética con su impacto en la misma.

##### A. Cuarta etapa de la integración de la flota

Como ya se refirió en apartado “Síntesis histórica de los buques de PEMEX” (ver capítulo 1, pág.31) desde la expropiación hasta el año 2000, se pueden distinguir tres etapas en que PEMEX integró su flota.

Hasta 2007, la flota de PEMEX contaba con 19 embarcaciones que movilizaban alrededor de 430 mil barriles diarios de hidrocarburos y derivados, 18.5% del total de transporte que realiza la paraestatal (ver gráfica 10 en capítulo III), Que ya se encontraban en total obsolescencia y apunto de ser desguazadas. El 16 de abril de 2007 se anunció que la flota sería un “proyecto prioritario” en el Programa de Inversión para la Ampliación y Construcción de Refinerías de la infraestructura complementaria de PEMEX.

El actual Director General de PEMEX Refinación, José Antonio Ceballos Soberanis, propuso dos esquemas para resolver el problema del envejecimiento de la flota, la primera, la modernización de la flota mayor con una inversión aproximada de dos mil setecientos treinta millones de pesos o como segunda opción la conversión a buques de doble casco de los buques Chac y Bacab que debieron de salir del trabajo desde 2006. La SHCP registro los proyectos (0318T4M0100 y 0718T4M004) pero no les entregó presupuestos para los mismos el año 2007<sup>53</sup>.

La cuarta etapa inició el 8 de enero de 2008, con el denominado “Programa para la renovación de la flota de PEMEX”, por el cual la Filial PEMEX Refinación contratará cinco embarcaciones bajo el concepto de arrendamiento con opción a compra, es decir, durante 10 años (la mitad de vida útil de una embarcación) el gobierno pagará el arrendamiento a las compañías y después podrá adquirir la embarcación a un precio simbólico.

---

<sup>53</sup> Ibid.

El Proyecto para PEMEX Refinación fue autorizado pro el Consejo Administrativo de PEMEX y la licitación pública internacional se publicó en el Diario Oficial de la Federación. Cada uno de los cinco buques tendrá la capacidad de transportar 40 mil toneladas de peso muerto y cumplirán con los lineamientos marítimos de la OMI en cuanto al doble casco<sup>54</sup>. Las empresas licitación se le concedió a las empresas *Blue Marine Shippin, SA de CV* y *TTapias México SA de CV*, y TMM.

PEMEX Refinación entregó al Consejo de Administración un permiso para aplazar la vida útil de las embarcaciones cuando menos un año, debido a que los astilleros estaban saturados y podrían construir buques para PEMEX a partir de 2009. En lo que respecta al Presupuesto Programado de PEMEX Refinación 2008, SHCP señaló “que no se podrá atender en su totalidad por la limitada asignación de recursos para la inversión”. En este sentido “la empresa seguirá utilizando barcos ‘chatarra’ y arrendando barcos de ‘navieras fantasma’ (banderas de conveniencia), para transportar hidrocarburos y derivados hasta nuevo aviso”<sup>55</sup>

Esta surgiendo un nuevo negocio en el país, el del desguace de las embarcaciones obsoletas y retiradas, muy probablemente la empresa que se encargue de la embarcación sea Reciclares Ecológicos Marítimos (Ecomar), propiedad de Gen Manejos Integrales y de Promotora Ambiental (PASA). El negocio del desguace de embarcaciones (deshacer las embarcaciones que terminaron su vida útil) es muy rentable, por ejemplo, PEMEX vendió el buque-tanque Mariano Escobedo por 500,000usd, el buque pesa 4,500 toneladas, y está hecho entre un 80 y un 90% de acero, las empresas acereras de China y México son los principales clientes de este metal<sup>56</sup>.

### **B. Implicaciones de la reforma energética en la flota de PEMEX**

La flota de PEMEX está regulada por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos del 1º de junio de 2006, misma que permite la participación de empresas privadas en la navegación (internacional, nacional e interior) de toda la marina mercante mexicana. Lo que hizo innecesario que este aspecto se abordara en el debate de la reforma energética,

---

<sup>54</sup> *Boletín No. 3*. “Inicia la renovación del la flota marítima de PEMEX”, PEMEX, 8 de enero de 2008.

<sup>55</sup> OLIVA, Ángel, *Op. Cit.* p. p.39-42.

<sup>56</sup> ORTIZ, Silvia, “Navíos en desuso: chatarra millonaria”. *Obras*, Revista mensual, México, Año XXXVI, No. 422, Febrero de 2009. pp. 30-38.

“una de las atribuciones de la reforma es que se mantendrá la refinación, el transporte, el almacenamiento y la distribución de petrolíferos y petroquímica bajo al exclusividad del Estado”<sup>57</sup>. Los siguientes artículos dan cuenta de ello:

1. El artículo 40 establece que la navegación de altura está abierta a navieros y embarcaciones de todos los Estados, (siempre que haya reciprocidad en términos de los Tratados Internacionales que exista, a consideración de la Comisión Federal de Competencia condiciones de libre concurrencia y competencia efectiva.
2. El artículo 40 establece que la operación y explotación de navegación interior y de cabotaje se reserva a navieros mexicanos con embarcaciones mexicanas, pero en caso de que no existan embarcaciones mexicanas en igualdad e condiciones técnicas o cuando impere una causa del interés público, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) puede otorgar permisos temporales de navegación (como es el caso de la flota de PEMEX, obsoleta e insuficiente para cubrir la demanda del servicio de transporte marítimo).

El ajuste más importante en cuanto a transportación fue en los ductos de refinados y petroquímicos, hoy se permite la constitución de empresas filiales –bajo el control de PEMEX o sus organismos subsidiarios- que pueden realizar partes del proceso de refinación como el transporte<sup>58</sup>.

La reforma trajo cambios profundos en las actividades de la industria petrolera sin tocar la Constitución. Nuestra finalidad no es analizar el tema a profundidad, ni juzgar su significado ya sea como un factor de fortalecimiento de la soberanía de la nación sobre los recursos naturales, o como una reforma estructural enfocada a la privatización a favor del capital trasnacional.

La reforma energética se aprobó el 28 de noviembre de 2008. Antes de ésta, PEMEX ya podía celebrar contratos con personas físicas o morales, los contratos de obras públicas y prestación de servicios que requerían para la mejor realización de sus actividades, ya se permitía en servicios como el transporte, almacenamiento,

---

<sup>57</sup> CANTÚ Peña, Fausto, “Dialéctica de un cambio inconcluso, Reformar para legitimar la privatización de la paraestatal”. *Petróleo y Electricidad*, Revista mensual, México, Num 121, año 13, febrero-marzo 2009 p.23

<sup>58</sup> Artículo 19 de la Ley de Petróleos Mexicanos y artículo 32 de la Ley Federal de Entidades Paraestatales. MARTÍNEZ, Angelberto. *Op. Cit.*, p. 25.

mantenimiento, etc., según lo marca el artículo 4° de la Ley Reglamentaria del Artículo 27 Constitucional en el ramo del Petróleo (en adelante LR27RP), lo que cambia es que ahora también es aplicable para las actividades sustanciales de este sector como lo es la explotación<sup>59</sup>.

Sin embargo, los cambios estructurales se han dado paulatimamente, influenciados desde el exterior. El Director de Infraestructura del Banco Mundial se llama James Bond, él es el autor del esquema de reforma y la privatización de las empresas estatales, señaló que uno de los puntos es la facturación de las empresas por sus principales funciones. Tal como pasó en PEMEX entre 1989 y 1991, así se permitió la entrada de los inversionistas a las actividades de la industria<sup>60</sup>.

El debate político entorno al tema se caracterizó por la confrontación entre la iniciativa del Presidente Felipe Calderón y la contraofensiva de las organizaciones representadas en el Congreso que se consideraron así mismas como los representantes del rechazo social, quienes también elaboraron su propia iniciativa el 27 de agosto de 2007, ambas totalmente opuestas en cuanto a los planteamientos de manejo de recursos financieros y la situación de la paraestatal<sup>61</sup>.

A grandes rasgos, el resultado de la pugna fue el siguiente:

- De la iniciativa del Presidente Felipe Calderón se mantuvo la emisión de los bonos de participación ciudadana; la participación de particulares en la transportación por ductos de refinados y petroquímicos; se sustrajeron las obras sustantivas de la industria petrolera de la Ley de Obras Públicas, la Ley de Adquisiciones, las cuales quedaron en manos del Consejo de Administración, que depende directamente del Ejecutivo Federal y permitir los contratos incentivados y de riesgos<sup>62</sup>.
- De la iniciativa de las organizaciones opuestas, se impidió la participación de particulares en la refinación; la Estrategia Nacional de Energía será aprobada por el Congreso bajo el criterio de racionalidad e interés nacional cada año; develar la situación que guarda la industria; y que los consejeros

---

<sup>59</sup> MARTÍNEZ, Angelberto, *Op. Cit.*, p. 24

<sup>60</sup> ÁNGELES, Sarahí, *Op. Cit.*, Ponencia

<sup>61</sup> MARTÍNEZ, Angelberto, *Op. Cit.*, p.25

<sup>62</sup> *Ibidem*, p.29.

profesionales del Consejo de Administración sean ratificados por el Senado<sup>63</sup>.

Además de legalizar la participación del capital privado en actividades sustanciales como la extracción, hubo dos temas igualmente delicados:

1. Los yacimientos fronterizos, sin duda el tema más polémico. El gobierno de Estados Unidos ha rechazado la propuesta mexicana enviada el 10 de abril de 2008 para la explotación eficiente y equitativa de los mismos, cabe mencionar que hasta hoy se sabe que de existir tales yacimientos, los más grandes se encontrarían del lado mexicano. Las negociaciones iniciaron desde 2003, cuando la administración de Fox creó una Comisión intersectorial (SER, Semar, Sener y PEMEX). El gobierno estadounidense ha manifestado que considerará la propuesta cuando PEMEX pruebe la existencia de tales yacimientos, no solo con exploración sísmica que es un método indirecto, se pide perforar<sup>64</sup>.
2. PEMEX podrá contratar créditos externos sin aprobación de la SHCP, una de las inconformidades anteriores era que esta Secretaría no concedía a PEMEX los créditos que necesitaba. Así mismo PEMEX tendrá autonomía financiera parcial para contar con mayores recursos para la infraestructura, lo más probable es que estos sean realizados por contratistas<sup>65</sup>.

#### **4.2.7 Propuesta.**

El gobierno mexicano ha apostado a un crecimiento económico con base en la colaboración y la integración empresarial, a lograr un crecimiento económico a partir del empleo y la exportación. En PEMEX, el desarrollo se efectúa por medio de los proyectos de inversión Pidiregas cuya administración ha generado el endeudamiento de la paraestatal.

---

<sup>63</sup> Ibidem, p.30

<sup>64</sup> BARBOSA, Fabio. "Rechazó Estados Unidos propuesta mexicana sobre yacimientos transfronterizos. Reformar para legitimar la privatización de la paraestatal". *Petróleo y Electricidad*, Revista mensual, México, Num. 121, año 13, febrero-marzo 2009, p.3-4

<sup>65</sup> MARTÍNEZ, Angelberto, *Op.Cit.* p.28

Es necesario que en la flota de PEMEX, se integren otros factores como un marco legal de fomento, no solo operativo, una mejor gestión de recursos y tecnología propia. Además de la atracción de inversiones es necesario apoyar a los astilleros, garantizar el nivel educativo de la tripulación. La infraestructura de PEMEX debe estar a la vanguardia en innovación y acorde a las disposiciones internacionales.

México como país exportador de crudo debe tener su propia infraestructura. Para no pagar millonarias cantidades por concepto de flete, y no rentar embarcaciones de banderas de conveniencia que pone en riesgo la seguridad tanto de la gente del mar como del entorno marino. Adquirir flota propia rentabilizará el comercio exterior de petróleo y podrá ser una causa de efecto cadena para la industria petrolera. Los rendimientos solventarán el resto de la industria petrolera en México.

### 4.2.8 Observación

Es importante señalar que si se lograra que PEMEX tuviera su propia flota competente, solo se garantizaría un beneficio integral para la nación mexicana, contrarrestando dos políticas económicas que se manejan al interior de PEMEX, en primer lugar los precios de transferencia entre las filiales de PEMEX, por ejemplo de PEMEX Explotación y Producción (PEP) a PEMEX Refinación o de esta a petroquímica básica, los precios que manejan entre si, se fijan a la par que el mercado internacional. Esta misma situación se repite con la sociedad, que somos los consumidores últimos<sup>66</sup>.

Esta política es desproporcional cuando el costo real por la producción de un barril de petróleo es de 4USD<sup>67</sup>. La SHCP informó en su informe de Finanzas Públicas el 4º semestre del 2006 que el gobierno federal obtuvo excedentes por 309 mil 646 millones de pesos, de los cuales 108,362 millones (24.5% del PIB, el más alto desde 1992) fueron del petróleo. A la paraestatal se le reintegraron 45 600 millones de pesos para inversión<sup>68</sup>.

La política de precios de los productos energéticos de México, ha tenido distinto manejo en tres etapas: la primera empezó en 1938 en el caso de PEMEX y en 1962 en el

---

<sup>66</sup> Ibidem. p.29

<sup>67</sup> CRUZ Serrano, Noe, "Busca Gobierno Compartir Renta Petrolera". *El Universal*, Diario, México, viernes 7 de mayo de 2008.

<sup>68</sup> ARTEAGA, José Manuel, "Crudo dejó excedente por 108mil mdp en 200", *El Universal*, Diario, México, miércoles 31 de enero de 2007.



caso de Comisión Federal de Electricidad, lo primordial era satisfacer la demanda interna del petróleo, gas y electricidad; la segunda etapa empezó en 1982, tras la crisis de 1981, la política de precios de los energéticos se orientó a reformar las finanzas públicas federales mediante una reforma fiscal, cuyos fines fueron la recaudación fiscal, el IVA y el alza de los precios de los energéticos, de manera paulatina hasta que alcanzaran los precios internacionales<sup>69</sup>.

La tercera etapa empezó en 1991, los precios se fundaron los costos de oportunidad en mercados internacionales. Los precios de referencia aumentan por cantidad y logística, más los componentes de comercialización e impuestos. Este es el sistema de precios de los energéticos vigente en el país<sup>70</sup>.

---

<sup>69</sup> FUENTES, Noe Arón. "Efectos de los precios del sector energético en los precios sectoriales: un análisis de insumo-producto". *Comercio Exterior*, revista mensual, Bancomext, vol. 57 num.2, febrero de 2007 México, p.127-128

<sup>70</sup> Ibid.

## Conclusiones

En el transcurso de esta Tesis se respondió a una pregunta inicial: ¿Cómo repercutieron las políticas económicas neoliberales en el transporte marítimo de PEMEX entre 1982 y 2006?

Los 24 años transcurridos entre 1982 y 2006 fueron un lapso suficiente para observar y evaluar el efecto de esas políticas en PEMEX con sus beneficios y perjuicios; este tiempo coincide con cuatro sexenios y con ley naviera vigente, decretada en 2006, la cual regula a toda la marina mercante nacional.

Se demostró que tales políticas han afectado al desarrollo de la marina mercante en general y a la flota petrolera de PEMEX en particular. Es necesario que un país como México, cuya economía depende de la exportación de petróleo, cuente con el medio de transporte adecuado para realizarlo. Esta investigación es pertinente porque coincide en tiempo con el proceso de renovación de la misma, hoy en día existen muy pocos estudios sobre este tema en el país y los que existen no tienen la difusión adecuada.

La Organización Marítima Internacional (OMI) tiene la finalidad de salvaguardar la vida humana en el mar y garantizar que los buques tengan identidad jurídica para que la navegación opere conforme a Derecho, entre otros propósitos. En lo referente a los buques petroleros, el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL) hace énfasis en evitar la contaminación marítima causada tanto por los vertidos accidentales cotidianos como la limpieza de tanques o por las catástrofes marítimas. Tales daños por descuido son impagables en términos económicos y destrucción del medio marino.

Las regulaciones de la OMI y los intereses comerciales en la navegación internacional son totalmente incompatibles en términos de utilidad: mientras que la OMI busca implementar medidas de seguridad sin considerar los precios que conllevan, los navieros buscan reducir al máximo los costos sin importar las implicaciones.

Los Estados por su parte están en una dinámica de desregulación gubernamental generalizada, en donde los gobiernos se ven incapaces de implantar condiciones fiscales laborales y de protección al medio ambiente, entonces las empresas adoptan esquemas de auto-regulación. Éstas determinan parámetros propios sobre que es responsabilidad social y con el medio ambiente. En navegación, las sociedades clasificadoras realizan las auditorias a los buques que se registran en ellas, el vicio aquí radica en que si una sociedad clasificadora es muy exigente, el naviero puede cambiarse a otra para obtener la certificación.

Las prácticas desleales como el uso de banderas de conveniencia son un fenómeno común actualmente, los navieros y armadores registran las embarcaciones en un país distinto al propio para evitar leyes o contrarrestar restricciones estatales como obstáculos al comercio. Los países que ofrecen el libre registro son países empobrecidos, esos ingresos les permiten mantener su burocracia, sus regulaciones son menos rígidas en términos fiscales, exigen menos prestaciones laborales y no tienen la capacidad de exigir el cumplimiento de las normas de seguridad. De hecho, las catástrofes por derrames de hidrocarburos han sido protagonizadas por buques con registros de conveniencia.

En México, las actividades marítimas están orientadas a la modernización de puertos de tráfico internacional de mercancías y a la inversión en conglomerados turísticos. La flota mercante está descuidada en su totalidad y la flota de PEMEX no es la excepción. La causa principal de esta situación es la falta de inversión endógena, por lo que la marina mercante se queda desprotegida ante la competencia global.

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos (LNCM) de 2006 tiene un diseño sencillo, es decir, se concreta a exigir el cumplimiento cabal de las disposiciones de la OMI, establece la jerarquía de las autoridades, y determina quién debe realizar las actividades marítimas, carece de un área que fomente el sector, lo que abandona legalmente a la marina mercante nacional. La LNCM es operativa al estar activa según las tendencias internacionales, pero sólo delega responsabilidades y no asume el desarrollo del sector.

Una flota insuficiente e incompetente hace necesario importar el servicio. Obsolescencia-renta es un efecto directamente proporcional, a mayor obsolescencia es necesario rentar más.

Como se vio, PEMEX no cuenta con un solo buque de altura, el petróleo se exporta bajo el INCOTERM FOB (*Free on board*, libre a bordo), y en su mayoría es trasladado por los buques de los compradores, el resto es transportado en embarcaciones rentadas por la paraestatal. La navegación de cabotaje también es insuficiente. El contrato de la flota se hace por medio de licitaciones, los fletes son cuantiosos, la renta total de embarcaciones en 2008 llegó a costar 220,000,000.00 de dólares, lo cual se traduce en un gasto y no en una inversión.

La economía mexicana depende de tres pilares: el petróleo, las remesas y el turismo. El más importante de todos es el petróleo porque es el que aporta mayores ingresos al erario. Nosotros consideramos que también es el único pilar que se puede consolidar como una industria, a diferencia de las remesas y el turismo, ya que en estos casos, los ingresos al llegar a las familias se utilizan para el consumo personal, nunca son reinvertidos en productividad, por su parte las utilidades generadas por las trasnacionales en los complejos turísticos jamás redundarán en inversión endógena para el país.

Nuestro máximo interés es recordar que una industria petrolera fuerte es independiente de la existencia de yacimientos de hidrocarburos en el territorio. Si un país aprovecha sus recursos naturales obtendrá ventajas con respecto al exterior, pero sobre todo, si cuenta con tecnología en innovación y procesos productivos, tendrá garantizado el desarrollo. PEMEX tiene todo el potencial para dar un repunte a su industria capaz de generar una economía real fuerte con empleos seguros y proyección económica.

A 27 años de participar en una división internacional de trabajo en que cada región aporta a la economía global aquello en que es más competitivo, México exporta energéticos y otras materias primas e importa productos terminados y servicios. Ha delegado en su totalizadlas actividades industriales y los servicios al sector privado, minando así la infraestructura productiva nacional. La prueba más contundente es que a 27 años de la

introducción paulatina de Inversión Extranjera Directa, los pilares económicos siguen siendo el petróleo, las remesas y el turismo.

Nuestra propuesta es que en México se genere infraestructura propia por medio de una ley de fomento e inversión endógena. Si actualmente la economía mexicana depende de los ingresos por la exportación de crudo mínimo debe tener el transporte para realizarlo, se debe empezar por las actividades que realizamos, es decir, la exportación de crudo. El progreso de la industria debe ser independiente de los yacimientos o no de petróleo. Posteriormente se podrá invertir en la maquila del crudo (refinación, petroquímica básica y petroquímica), o en otras actividades complementarias como el almacenamiento, distribución, etc.

En el caso de la competitividad del pabellón mexicano es necesario contrarrestar la burocracia, pero no estamos de acuerdo con que se reduzcan los derechos laborales de la tripulación; el fomento comercial del comercio debe ir más allá de simplemente flexibilizar la legislación laboral, un ejemplo es el gobierno estadounidense que subsidia la totalidad de las embarcaciones que portan su bandera.

Las finanzas sanas de la economía de un país son el resultado de una economía real sana. Por ello hacemos hincapié en la inversión endógena de la industria petrolera. Pero somos conscientes que nuestra propuesta de reactivar el sector interno es totalmente opuesta al discurso oficial, el cual se enfoca en que todas las actividades sean llevadas por el capital privado.

El escenario que podemos visualizar es poco alentador, deducimos que el descuido de la infraestructura interna se agudizará por dos hechos que ocurrieron en el 2008, primero porque la cuarta etapa de integración de la flota es por medio de arrendamiento con opción a compra, es decir, que durante 10 años (la mitad de la vida útil de una embarcación) se van apagar altos por fletes y después se comprarán las embarcaciones a una cantidad "simbólica". Igualmente la Reforma Energética carece de apartados en que se fomente el progreso y expansión de esta industria.

Es necesario y urgente que el gobierno mexicano realice un balance entre comercio global y desarrollo de infraestructura interna, sería ingenuo plantear en un modelo de economía cerrada. Las actividades económicas de la nación en la apertura comercial se deben dar en un contexto de cooperación internacional beneficiosa y no de desigualdad, cuyas desventajas generan la dependencia que ya vivimos.

Antes de finalizar es importante decir que no encontramos algún documento sobre la historia del transporte marítimo de petróleo, por ello se consideró imprescindible realizar esta investigación para describir los momentos decisivos que marcaron el desarrollo de los buques petroleros, a nuestra consideración son:

- En 1878 Ludwin Nobel construyó el primer buque petrolero en Rusia, el diseño era inseguro, las explosiones eran inminentes.
- En 1891 la primera exportación de keroseno fue de Pensilvania a Londres por medio de barriles.
- En 1892 Marcus Samuel rediseña los buques petroleros para que estos contaran con la seguridad necesaria para pasar por el Canal de Suez.
- En 1956 el presidente egipcio Gamal Abdel Nasser expropió el Canal de Suez. Lo cerró argumentando que los mismos gobiernos que atacaron Palestina eran los mismos que saqueaban las riquezas árabes. En este periodo los japoneses desarrollaron los súper petroleros, capaces de transportar grandes cantidades de petróleo.
- El último acontecimiento relevante fue que la OMI dispuso que todos los buques petroleros deben contar con doble casco por razones de seguridad de la vida humana en el mar y la prevención del contaminación por derrames de hidrocarburos, ya sea por las actividades de limpieza de las embarcaciones, descuidos en la carga y descarga del petróleo o las catástrofes marítimas.

El recuento anterior respondió positivamente a otro de los planteamientos de la hipótesis: la evolución de los buques petroleros a respondido a factores comerciales y políticos: al principio del s.XX fue comercial porque las petroleras nacientes, como la Standard Oil Company o la Shell, abastecían de keroseno y energéticos a las naciones que empezaban a industrializarse; después de la Primera Guerra Mundial, el petróleo se consolidó como un elemento de poder, lo que resultó en una alianza empresarial y política, en la que los países que estaban de acuerdo con el *Status Quo* tenían garantizado el suministro de hidrocarburos, un ejemplo evidente fue el bloqueo de los mismos a las potencias del eje durante la Segunda Guerra Mundial. Aunque también recordamos el cierre del Canal de Suez como un acontecimiento contra corriente.

En el caso mexicano, se notó un desinterés histórico por parte de las élites en impulsar la marina mercante, la integración de la flota de PEMEX ha sido por simples coyunturas políticas. Identificamos tres grandes etapas de conformación de la misma: 1. en 1938, sólo se expropio el buque San Ricardo, por lo que fue necesario comprar otros tres buques, uno cubano y dos noruegos: 2. Segunda Guerra Mundial, se incautaron 9 buques tanques a Alemania, es decir, se aprovechó la coyuntura internacional; 3. Modelo de Desarrollo Compartido (1965-1982) con las apariciones de los yacimientos de Cantarell y el repunte de la industria petrolera, en ese tiempo que la flota de PEMEX alcanzó su número máximo de buques (36 en total).

Contacto con la autora:

[arlenemp@gmail.com](mailto:arlenemp@gmail.com)

[arlene\\_delamora\\_pea@yahoo.com.mx](mailto:arlene_delamora_pea@yahoo.com.mx)

## GLOSARIO

### a. ORGANISMOS, INSTITUCIONES Y HECHOS INTERNACIONALES

**Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio.** (GATT) Es un acuerdo comercial y económico que fue firmado en 1947 con la finalidad de lograr niveles de vida más altos, en términos de ingreso real, empleo, utilización completa de los recursos mundiales esto a través del incremento de los intercambios de productos. Estos objetivos son logrados mediante la celebración de acuerdos encaminados a ventajas recíprocas y la reducción sustancial de los aranceles aduaneros y demás barreras comerciales.

En 1947 fue firmado por los gobiernos del Commonwealth de Australia, Reino de Bélgica, Birmania, Estados Unidos del Brasil, Canadá, Ceilán, República de Cuba, República Checoslovaca, República de Chile, República de China, Estados Unidos de América, República Francesa, India, Líbano, Gran Ducado de Luxemburgo, Reino de Noruega, Nueva Zelanda, Reino de los Países Bajos, Pakistán, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Rhodesia del Sur, Siria y Unión Sudafricana. México lo firmó en 1986, y con base en este firmó el TLCAN en 1994.

**Agencia Internacional de Energía.** Es una organización intergubernamental integrada por 28 países, cuyas acciones como el asesoramiento en políticas energéticas esta orientado a asegurar la energía de sus ciudadanos sea limpia, segura y asequible. Fue fundada durante la crisis de los energéticos de 1973-1974, en un principio esta organización tuvo la finalidad de coordinar las medidas emergentes sobre el suministro de petróleo. Al cambiar el mercado de energéticos, los se ampliaron las funciones de la Agencia incorporando las "Tres E" para un ejercicio de las políticas energéticas balanceado: seguridad energética, desarrollo económico y protección medioambiental (*environmental protección*). Actualmente, su trabajo se enfoca en las políticas de cambio climático, reformas al mercado de los energéticos, colaboración en tecnologías de la energía y brinda información tecnológica al resto del mundo, especialmente a los mayores productores y consumidores de energía tales como China, India, Rusia, y los países de la OPEP.

En su cuerpo de colaboradores, 190 aproximadamente, destacan los principales expertos de energía y estadísticos procedentes de sus 28 países miembros. La AIE mantiene un extenso programa de investigación en energía, compilación de datos, publicaciones e información pública sobre los análisis más actualizados de las políticas energéticas, así como recomendaciones sobre prácticas pertinentes. (Con información de la Agencia Internacional de Energía).

**Agencia Internacional de Fomento.** La AIF se estableció en 1960, es otra entidad del banco mundial, otorga créditos para programas que fomenten el desarrollo económico, reduzcan las desigualdades y mejore las condiciones de vida de la población. Trabaja en coordinación con el BIRF quienes comparten el mismo personal y la misma sede y evalúan en conjunto los proyectos de inversión. Los préstamos de la AIF no generan intereses y se deben de finiquitar en un plazo de entre 35 y 40 años. (Con información del Banco Mundial <http://web.worldbank.org>)

**Banco Internacional para la Reconstrucción y el Desarrollo.** BIRF fundado en 1944 fue la primera institución del Banco Mundial, promueve el desarrollo sostenible mediante la concesión de préstamos, garantías, productos de gestión de riesgos y servicios analíticos y de asesoramiento a países con capacidad crediticia. Obtiene la mayoría de sus fondos de los mercados financieros, es uno de los prestatarios más grandes del mundo. Su estructura es similar a la de una cooperativa, es decir, pertenece a 185 países que lo administran en beneficio propio. (Con información del Banco Mundial <http://web.worldbank.org>)

**Banco Mundial.** Es una institución de asistencia financiera y técnica para los países en desarrollo, está constituido por 185 miembros, está integrado por dos instituciones que se encargan de dicho desarrollo: el Banco Internacional para la Reconstrucción y Fomento (BIRF) y la Asociación Internacional de Fomento (AIF), las cuales tienen funciones distintas pero trabajan en conjunto; el BIRF centra sus actividades en los países de



ingreso mediano y los pobres con capacidad crediticia, mientras que la AIF ayuda a los países más pobres del mundo. Los préstamos, créditos y donaciones que ofrecen ambas instituciones están destinadas a inversiones en educación, salud, administración pública, infraestructura, desarrollo del sector financiero y el sector privado, agricultura y de gestión ambiental y de los recursos naturales. (Con información del Banco Mundial <http://web.worldbank.org>)

**Comisión Económica para América Latina.** (CEPAL) es una de las cinco comisiones regionales de las Naciones Unidas. Se fundó para contribuir al desarrollo económico de América Latina, coordinar las acciones encaminadas a su promoción y reforzar las relaciones económicas de los países entre sí y con las demás naciones del mundo. Posteriormente, su labor se amplió a los países del Caribe y se incorporó el objetivo de promover el desarrollo social. Fue establecida por la resolución 106(VI) del Consejo Económico y Social, del 25 de febrero de 1948, y comenzó a funcionar ese mismo año. En su resolución 1984/67, del 27 de julio de 1984, el Consejo decidió que la Comisión pasara a llamarse Comisión Económica para América Latina y el Caribe. Su sede está en Santiago de Chile, también tiene dos sedes subregionales, una para la subregión de América Central, ubicada en México, D.F. y la otra para la subregión del Caribe, situada en Puerto España, que se establecieron en junio de 1951 y en diciembre de 1966, respectivamente. Además, tiene oficinas nacionales en Buenos Aires, Brasilia, Montevideo y Bogotá y una oficina de enlace en Washington, D.C. (Con información de CEPAL <http://www.eclac.org>)

**Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo.** (UNCTAD), creada en 1964, promueve la integración de los países en desarrollo en la economía mundial dentro de un marco propicio para el desarrollo. La organización como autoridad basada en el conocimiento, orienta su trabajo a que las políticas nacionales y la acción internacional se complementen mutuamente para lograr un desarrollo sostenible. Las tres funciones claves de la organización son: 1. un foro de deliberaciones intergubernamentales para la toma de medidas con base en consultas con expertos, intercambios de experiencias, y la creación de consenso; 2. Lleva a cabo investigaciones, analiza políticas y reúne datos para las deliberaciones; 3. Ofrece asistencia técnica adaptada a las necesidades específicas de los países en desarrollo. La UNCTAD coopera con otras organizaciones y países donantes en la prestación de asistencia técnica.

**Fondo Monetario Internacional.** Es la institución financiera internacional, está destinado a fomentar la cooperación monetaria internacional, facilitar la expansión y el crecimiento equilibrado del comercio, fomentar la estabilidad cambiaria, coadyuvar a establecer un sistema multilateral de pagos. Los recursos de esta institución están a disposición de los países miembros que tengan de balanza de pagos (con las garantías adecuadas). Se creó en 1945, en la Conferencia de Naciones Unidas celebrada en Bretón Woods, New Hampshire, Estados Unidos para promover una economía sólida, esta constituido por 185 países miembros. (Con información del FMI <http://www.imf.org>)

**Federación Internacional de Trabajadores del Transporte.** fue fundada en Londres en 1986, aglutina 570 organizaciones sindicales de 132 países, en total representa a cinco millones de trabajadores del transporte. Las oficinas para América Latina se ubican en Sao Paulo Brasil. Entre los agremiados hay nueve sindicatos de la República Mexicana, de los cuales cinco pertenecen al sector marítimo: Asociación Sindical "Oficiales de Máquina de la Marina Mercante Nacional"; Orden de Capitanes y Pilotos Navales de la República Mexicana; Sindicato de Pilotos de Puerto; Unión de Marineros, Fogoneros, Motoristas, Mayordomos, Cocineros, Similares y Conexos del Ramo Marítimo y; la Unión Nacional de Marineros, Fogoneros, Mayordomos, Cocineros, Camareros y Similares de la República Mexicana (Con información de ITF <http://www.itfglobal.org>)

**Organización de las Naciones Unidas.** Es una organización internacional fue fundada tras la Segunda Guerra Mundial con la Carta de San Francisco de 1945, por 51 países que se comprometieron a mantener la paz y la seguridad internacionales, desarrollar relaciones amistosas entre las naciones y promover el progreso social, mejores niveles de vida y los derechos humanos. Actualmente cuenta con 192 Estados Miembros para expresar sus opiniones, a través de la Asamblea General, el Consejo de Seguridad, el Consejo Económico y Social y otros órganos y comisiones.

Con base en su Carta fundacional, la Organización puede decidir sobre una amplia gama de cuestiones como el desarrollo sostenible, medio ambiente y la protección de los refugiados, socorro en casos de desastre, la lucha contra el terrorismo, el desarme y la no proliferación, a la promoción de la democracia, los derechos humanos, la gobernanza, el desarrollo económico y social y la salud internacional, la limpieza las minas terrestres, la expansión de la producción de alimentos, etc. Sus labores más conocidas son: el

mantenimiento de la paz, la Consolidación de la Paz, la prevención de conflictos y la asistencia humanitaria. (Con información de la ONU <http://www.un.org>)

**Organización de Países Exportadores de Petróleo.** es una organización intergubernamental cuyo objetivo es coordinar y unificar las políticas petroleras entre los países miembros, con la finalidad de asegurar precios del petróleo estables y justos, así mismo busca asegurar que el suministro de petróleo sea eficiente, regular y económico para las naciones consumidoras, y finalmente asegurar el retorno justo de capital de las inversiones en la industria petrolera.

La OPEP fue creada en la Conferencia de Bagdad de 1960 por Irán, Iraq, Kuwait, Arabia Saudita y Venezuela. Posteriormente se integraron Qatar (1961), Indonesia (1962), Emiratos Árabes Unidos (1967), Libia (1962-2009), Argelia (1969), Nigeria (1971), Ecuador (1973, suspendió su estancia de 1992-2007), Angola (2007), y Gabón (1975-1994). Sus oficinas centrales estuvieron en Génova, Suiza; desde 1965 se encuentran en Viena Austria. (Con información de la OPEP <http://www.opec.org>)

**Organización Marítima Internacional.** Fue establecida por la Convención de Génova de 1948, pero tuvo su primera reunión hasta 1959. Los principales temas que trabaja esta organización están enfocados en el desarrollo y mantener una regulación integral en el marco de la navegación la cual abarca protección, asuntos medioambientales, materia legal, cooperación técnica, seguridad marítima y una navegación eficiente. Cuenta con 168 países miembros (entre ellos México) y tres miembros asociados. La sede de la OMI se encuentra en Gran Bretaña. (Con información de OMI <http://www.imo.org>)

**Organización Mundial del Comercio (OMC).** Organización internacional creada el 1° de enero de 1995 para reemplazar al Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT). Actúa como foro para las negociaciones comerciales multilaterales y ayuda a resolver las diferencias comerciales entre sus miembros. (Con información del Banco Mundial <http://www.worldbank.org>)

**Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos.** (OCDE). Organización que coordina las políticas entre los países desarrollados. Los países miembros intercambian información económica y crean políticas unificadas para maximizar el crecimiento económico de sus países y ayudar al desarrollo de los países que no son miembros. La OCDE surgió a partir de la Organización Europea de Cooperación Económica (OECE), creada en 1948 para administrar el Plan Marshall en Europa. En 1960, concluido el Plan Marshall, Canadá, España y Estados Unidos se sumaron a los miembros de la OECE para constituir la OCDE. (Con información del Banco Mundial <http://www.worldbank.org>)

**Organización del Tratado de América del Norte.** NATO por sus siglas en inglés, es una alianza de 28 países de América del Norte y Europa, comprometida a satisfacer las metas del Tratado de de Norte América firmado en 1949. En los foros de la OTAN se reúnen los países de Estados Unidos, Canadá y Europa para discutir temas de seguridad de interés común y toman acciones conjuntas para discutirlos. Todas las decisiones de la OTAN son tomadas por consenso. (Con información de la OTAN <http://www.nato.int>)

**Revolución Verde.** Así se denominó al fenómeno por el cual la producción agrícola y pecuaria se mecanizaron., se introdujeron métodos de cultivo sistemáticos de cultivo de alto rendimiento principalmente en zonas de los países en desarrollo. Esta tendencia, que inició en los años 60. (Hobsbawm, 2003, p.295)

**Sociedad de Naciones.** Fue la institución que se creó después de la Primera Guerra Mundial, su objetivo era evitar nuevos conflictos internacionales, ésta no fue apoyada por Estados Unidos.

## TÉRMINOS ECONÓMICOS

**Bienes públicos.** Son bienes cuyo consumo por una persona no reduce la cantidad existente para otras, y no tienen carácter exclusivo, es decir, no se puede evitar que la gente los consuma. Por sus propias características, es imposible cobrar este tipo de bienes a los consumidores, de manera que el sector privado no está interesado en suministrarlos. En la mayoría de los casos los proporciona el Estado. Los bienes públicos pueden ser nacionales o locales. La defensa es un bien público nacional: beneficia a toda la población de un país. Los caminos rurales son bienes públicos locales, que benefician a un grupo más pequeño de gente. También existen bienes públicos mundiales, que benefician a la mayor parte de la población del mundo, como la paz y la seguridad internacionales o la información necesaria para prevenir el cambio climático mundial. Las organizaciones internacionales tienen la misión de proveer estos bienes (y servicios). (Con información del Banco Mundial <http://www.worldbank.org>)

**Capital** (bienes de capital). Masa de recursos utilizada para producir bienes y servicios. Actualmente, los economistas dividen el capital en capital físico (también llamado capital real o activos producidos), capital natural y capital humano. (Con información del Banco Mundial <http://www.worldbank.org>)

**Crecimiento económico.** Son los bienes y servicios generados durante cierto tiempo, generalmente un año. Estas variables indican el nivel de avance o retroceso con relación a otros. El crecimiento, también puede ser entendido como el aumento sostenido de los ingresos por habitante. Este proceso se manifiesta en la economía, la demografía y la tecnología, por lo que se refleja en el Producto Nacional Bruto. (Peralta 2002, p.15)

**Cooperación Internacional.** Elemento de cohesión en las relaciones Internacionales. Es entendida como la interacción creativa entre los Estados, la promoción del diálogo y el acercamiento para resolver problemas comunes a través del entendimiento y no del enfrentamiento. (Pérez Bravo, 1998, p.19)

**Cooperación Internacional para el Desarrollo.** Movilización de recursos financieros técnico y Humanos para resolver problemas específicos de desarrollo para fomentar el bienestar y fortalecer las capacidades nacionales. Implica recursos de naturaleza reembolsable y no reembolsable. Sus principales ramas son la cooperación técnica y la cooperación científica, ambas complementarias. (Pérez Bravo, 1998, p.20)

**Cooperación Técnica Internacional.** Flujo de recursos técnicos, pericias, información especializada, innovaciones científicas, tecnología, experiencias y conocimientos que coadyuvan a resolver problema específicos del aparato productivo y fortalecer las capacidades nacionales científicas y tecnológicas dentro de la estrategia de desarrollo económico y social del país. Implica interacción entre las partes y costos compartidos. (Pérez Bravo, 1998, p. 25)

**Desarrollo Económico.** Cambio "cualitativo en la ciencia, tecnología, cultura de una sociedad o país. Dentro de este cambio se considera el crecimiento económico como un cambio "cualitativo" que se debe a los esfuerzos nacionales propios o a la ayuda de inversión extranjera directa. (Peralta 2002, p.290)

**Desarrollo sostenible.** De acuerdo con la Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo (1987), de las Naciones Unidas, desarrollo sostenible es aquel que "satisface las necesidades actuales sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para atender sus propias necesidades". Según una definición más práctica del Banco Mundial, el desarrollo sostenible es "un proceso de administración de una cartera de activos que permita preservar y mejorar las oportunidades que tiene la población". El desarrollo sostenible comprende la viabilidad económica, ambiental y Sociales, que se puede alcanzar administrando racionalmente el capital físico, natural y humano. (Véanse los Capítulos 1 y 16). (Con información del Banco Mundial <http://www.worldbank.org>)

**Economías de ingreso alto en desarrollo.** Economías que las Naciones Unidas clasifican como en desarrollo a pesar de que, debido a su ingreso per cápita, tendrían que estar incluidas entre los países desarrollados. Esta clasificación se puede basar en la estructura económica de los países o en la opinión oficial de sus propios gobiernos. En 1995, el grupo comprendía Hong Kong (China), Israel, Kuwait, Singapur y los Emiratos Árabes Unidos. (Con información del Banco Mundial <http://www.worldbank.org>)

**Faltas del mercado.** Casos en los que una economía de mercado no proporciona a la población la cantidad deseada de determinados tipos de bienes y servicios. En una economía de mercado puede haber deficiencias de este tipo si no se producen suficientes bienes públicos y bienes con externalidades positivas; si se producen demasiados bienes con externalidades negativas; si, por la existencia de monopolios naturales, los bienes tienen un precio excesivo; y si los agentes del mercado carecen de acceso a información suficiente, por ejemplo, acceso a la información sobre la calidad de algunos bienes de consumo. Normalmente, estas faltas del mercado justifican la intervención del Estado en la economía, aunque siempre se corre el riesgo de que esta intervención no resulte eficaz, es decir, que las medidas adoptadas por las autoridades no logren mejorar el bienestar Sociales debido a la existencia de fallas en las estructuras institucionales o los procesos políticos (véase el Capítulo 11). (Con información del Banco Mundial <http://www.worldbank.org>)

**Flujos privados netos.** Corrientes de capital privado que entran en un país en condiciones de mercado, menos las corrientes que salen del país. Un ejemplo de flujo privado neto son las inversiones de cartera netas, es decir, el valor de las acciones y los bonos adquiridos por inversionistas extranjeros menos el valor de las acciones y los bonos vendidos por ellos. Véase también inversiones de cartera. (Con información del Banco Mundial <http://www.worldbank.org>)

**Industria.** Sector de una economía que incluye la minería, la construcción, la actividad fabril, la electricidad, el gas y el agua. (Con información del Banco Mundial <http://www.worldbank.org>)

**Industrialización.** Etapa del desarrollo económico de un país en la cual la industria crece más que el sector agropecuario y paulatinamente pasa a ocupar el lugar preponderante en la economía. (Con información del Banco Mundial <http://www.worldbank.org>)

**Inversión.** Desembolsos realizados por individuos, empresas o gobiernos para acumular capital. Desde el punto de vista de los agentes económicos, adquirir derechos de propiedad sobre el capital existente es también una inversión, pero desde el punto de vista de una economía en su conjunto, sólo la creación de capital nuevo se computa como inversión. La inversión es condición necesaria del crecimiento económico. Véase ahorro, tasa de ahorro interno bruto y tasa de inversión interna bruta. (Con información del Banco Mundial <http://www.worldbank.org>)

**Inversión extranjera.** Inversión en una empresa que opera fuera del país del inversionista. Véase también inversión extranjera directa e inversiones de cartera. (Con información del Banco Mundial <http://www.worldbank.org>)

**Inversión extranjera directa.** inversión extranjera que establece una participación prolongada en una empresa o un control efectivo de su gestión. Puede incluir la compra de acciones de una empresa en otro país, la reinversión de utilidades de una empresa de propiedad extranjera en el país donde ésta se encuentra ubicada y la concesión de préstamos de una empresa matriz a sus filiales extranjeras. El Fondo Monetario Internacional (FMI) considera inversión extranjera directa a la inversión que representa, como mínimo, el 10% de las acciones con derecho de voto de una empresa extranjera. Sin embargo, muchos países fijan un porcentaje superior, porque en muchos casos el 10% no es suficiente para tener el control efectivo de una compañía o para demostrar el interés de un inversionista en establecer una participación prolongada. (Con información del Banco Mundial <http://www.worldbank.org>)

**Inversiones de cartera.** Compras de acciones y bonos que, a diferencia de la inversión directa, no crean una participación duradera en una empresa ni otorgan un control efectivo de su gestión. Véase inversión extranjera directa. (Con información del Banco Mundial <http://www.worldbank.org>)

**Liberalización del mercado.** Eliminar o no aplicar controles estatales que impiden el normal funcionamiento de una economía de mercado; se refiere, por ejemplo, a la eliminación de los controles de precios y salarios y de los cupos de importación, y a la reducción de impuestos y aranceles de importación. Normalmente, liberalizar el mercado no implica que un gobierno deje de intervenir por completo en los procesos del mercado. (Con información del Banco Mundial <http://www.worldbank.org>)

**Libre Mercado.** Sistema económico en que el comercio está totalmente libre de restricciones, lo que permite aprovechar las ventajas de producción o especialización de un país, con lo cual cada particular puede comprar o vender de acuerdo con sus propias posibilidades. (Peralta 2002, p.292)

**Modernización.** Reaplicación de los patrones de crecimiento económico e industrialización que utilizaron las naciones noroccidentales en su camino al desarrollo. El término es utilizado con mayor frecuencia a partir de la década de los cincuenta. (Peralta 2002, p.292) Es el sistema económico que adoptó el gobierno mexicano a partir de la década de 1980, coincide con la aplicación de las políticas neoliberales en la economía de nuestro país.

**Monopolio natural.** Situación que tiene lugar cuando una empresa de una industria puede atender a todo el mercado a un costo más bajo que el que resultaría si la industria estuviera constituida por muchas empresas pequeñas. Dos ejemplos clásicos de monopolio natural son las compañías de abastecimiento de gas y agua. No debe permitirse que estos monopolios actúen libremente pues, si lo hacen, pueden llegar a aumentar los precios y sus ganancias limitando la producción. Los gobiernos impiden que se produzca esa situación directamente prestando los servicios públicos o bien reglamentando los monopolios de las empresas que los proveen. (Con información del Banco Mundial <http://www.worldbank.org>)

**Neoliberalismo.** Doctrina económica y política que procura adaptar las doctrinas liberales clásicas al neocapitalismo, favoreciendo la libre competencia y la mínima intervención del Estado. El neoliberalismo acepta que el Estado puede tener un papel definido en la economía, especialmente en cuanto a la conservación de los equilibrios macroeconómicos y el desarrollo de una limitada política social, pero comparte con los liberales de los siglos XVIII y XIX su misma convicción sobre las virtudes de una economía de libre mercado y las ventajas de un ordenamiento que estimule el desarrollo libre de la persona humana. (Con información de <http://intranet.congresotamaulipas.gob.mx>)

**Países con economías en transición** (países en transición, economías en transición). Países que han pasado de economías de planificación centralizada a economías de mercado. Esta denominación incluye a China, Mongolia, Vietnam, las repúblicas de la ex Unión Soviética y los países de Europa central y oriental. En estos países vive aproximadamente un tercio de la población mundial.

**Países desarrollados** (países industriales, países altamente industrializados). Países de ingreso alto, en los cuales la mayor parte de la población tiene un nivel de vida elevado. En ocasiones se definen también como países con una gran masa de capital físico, en los cuales la mayor parte de la población realiza actividades sumamente especializadas. Según la clasificación del Banco Mundial, incluyen todas las economías de ingreso alto excepto Hong Kong (China), Israel, Kuwait, Singapur y los Emiratos Árabes Unidos. De acuerdo con algunas definiciones, entre los países desarrollados se encuentran también los países de ingreso mediano con economías en transición, porque son altamente industrializados. En los países desarrollados vive alrededor del 15% de la población mundial. A veces se los engloba en la denominación “el Norte”. (Con información del Banco Mundial <http://www.worldbank.org>)

**Países en desarrollo.** Según la clasificación del Banco Mundial, son aquellos países con niveles bajos o medianos de PNB per cápita, así como cinco economías de ingreso alto en desarrollo: Hong Kong (China), Israel, Kuwait, Singapur y los Emiratos Árabes Unidos. Estas cinco economías se consideran en desarrollo, a pesar de su elevado ingreso por habitante, debido a su estructura económica o a la opinión oficial de sus gobiernos. Varios países con economías en transición se agrupan, en algunas ocasiones, dentro de los países en desarrollo en función de sus niveles bajos o medianos de ingreso por habitante, y en otras, dentro de los países desarrollados, en vista de su gran industrialización. Más del 80% de la población mundial vive en los países en desarrollo, que superan el centenar. (Con información del Banco Mundial <http://www.worldbank.org>) (Con información del Banco Mundial <http://www.worldbank.org>)

**Política económica.** Conjunto de acciones que emprenden los gobierno de un país para conseguir el desarrollo y crecimiento económicos. Históricamente se han utilizado los impuestos y el gasto público, para influir en la economía. (Peralta 2002, p.292)

**Privatización.** Transferir una empresa o actividad pública al sector privado (Real Academia de la Lengua)

**Producto interno bruto (PIB).** El valor de todos los servicios y bienes finales producidos en un país en un año (véase también producto nacional bruto). El PIB se puede medir sumando todos los ingresos de una economía (salarios, intereses, utilidades y rentas) o los gastos (consumo, inversión, compras del Estado y exportaciones netas [exportaciones menos importaciones]). De ambas formas se debería llegar al mismo resultado, porque el gasto de una persona es siempre el ingreso de otra, de modo que la suma de todos los ingresos debe ser igual a la suma de todos los gastos. (Con información del Banco Mundial <http://www.worldbank.org>)

**Producto nacional bruto (PNB).** Valor de todos los servicios y bienes finales producidos en un país en un año (producto interno bruto) más los ingresos que los residentes en el país han recibido del exterior, menos los ingresos correspondientes a los no residentes. El PNB de un país puede ser muy inferior a su PIB si gran parte de los ingresos derivados de la producción se distribuye a personas o empresas extranjeras. Pero, por el contrario, si personas o empresas de un país poseen grandes cantidades de acciones y bonos de empresas o Estados de otros países, y reciben ingresos por ello, el PNB puede ser superior al PIB. Para la mayoría de los países, sin embargo, la diferencia entre estos indicadores estadísticos es insignificante. La palabra "bruto" indica que el valor que se pierde por el desgaste normal del capital utilizado en la producción no se ha deducido del valor del total de la producción. Si se dedujera, tendríamos una medición que se denomina producto interno neto (PIN), también conocido como ingreso nacional. Muchas veces las palabras "producto" e "ingreso" se usan en forma intercambiable, de modo que el PNB per cápita PNB per cápita ingreso per cápita. (Con información del Banco Mundial <http://www.worldbank.org>)

**Proteccionismo.** Tesis económica que afirma que la industria y la agricultura de un país se protegen mediante la prohibición de importación de mercancías semejantes o parecidas o mediante la imposición de impuestos muy altos para desanimar a los posibles compradores. (Peralta 2002, p.292)

**Servicios.** Bienes intangibles que se suelen producir y consumir al mismo tiempo. Un ejemplo es la educación: los estudiantes consumen una clase –un servicio educacional– al tiempo que el profesor la produce. El sector de los servicios de una economía incluye hoteles, restaurantes, el comercio minorista y el comercio mayorista; el transporte, el almacenamiento y las comunicaciones; los seguros y los servicios financieros, inmobiliarios y empresariales; los servicios Socialeses y comunitarios (como la educación y la atención de la salud); y los servicios personales. (Con información del Banco Mundial <http://www.worldbank.org>)

**Tasa de inversión interna bruta.** Todas las erogaciones realizadas para reemplazar y aumentar el capital físico de un país, más las variaciones en las existencias de bienes, expresadas como porcentaje del PIB. La inversión interna bruta, junto con la inversión extranjera directa, es crucial tanto para el crecimiento económico como para el desarrollo económico. (Con información del Banco Mundial <http://www.worldbank.org>)

## b. TÉRMINOS ENERGÉTICOS

**Buque petrolero:** Embarcación comercial, buque-tanque que transporta hidrocarburos, ya sea petróleo o gas.

**Petróleo.** (Del b. lat. *petrolĕum*, y este del gr. bizant. πετρέλαιον, aceite de roca). Líquido natural oleaginoso e inflamable, constituido por una mezcla de hidrocarburos, que se extrae de lechos geológicos continentales o marítimos. Mediante diversas operaciones de destilación y refinación se obtienen de él distintos productos utilizables con fines energéticos o industriales, como la gasolina, la nafta, el queroseno, el gasóleo, etc. (Diccionario de la Real Academia Española)

**Petroquímica (petroleoquímica).** Ciencia y tecnología correspondientes a la industria que utiliza el petróleo o el gas natural como materias primas para la obtención de productos químicos. (Real Academia de la Lengua)

**Petróleos Mexicanos.** Es la mayor empresa de México y de América Latina, y el mayor contribuyente fiscal del país. Es de las pocas empresas petroleras del mundo que desarrolla toda la cadena productiva de la industria, desde la exploración, hasta la distribución y comercialización de productos finales. PEMEX opera por conducto de un corporativo y cuatro organismos subsidiarios: Pemex Exploración y Producción; Pemex Refinación; Pemex Gas y Petroquímica Básica; Pemex Petroquímica. Y realiza sus exportaciones a través de Pemex Internacional. Esta empresa nació a partir de la expropiación de 1938, que cualitativamente ha sido única en el mundo.

### C. TÉRMINOS JURÍDICOS

**Conferencias Internacionales.** Es la reunión que se verifica entre representantes de diferentes Estados y Organismos Internacionales para tratar conjuntamente asuntos de trascendencia común, con la posible asistencia de observadores. (Arellano, 2002, p.106).

**Derecho Internacional Privado.** Conjunto de normas jurídicas que rigen a los individuos cuando se encuentran en otro Estado; es decir cuando existen situaciones jurídicas entre personas de diferentes nacionalidades. (FLORESDÓMEZ, Fernando, 2001, p.47).

**Derecho Internacional Público.** Es el conjunto de normas jurídicas que regulan las relaciones de los Estados entre sí, de los Estados con los organismos internacionales, las relaciones de los órganos de los organismos internacionales entre sí y con los organismos internacionales, las relaciones de los hombres que rebasan las barreras de los Estados y que interesan a la comunidad internacional. (Arellano, 2002, p.106)

**Derecho Marítimo:** es el conjunto de normas que regulan todos los acontecimientos en el mar y en los espacios marítimos. Abarca órdenes jurídicos como el Derecho de Navegación, los espacios marítimos, la reglamentación de puertos, el aprovechamiento del mar, la contaminación del mar, la seguridad de la vida humana en el mar, entre otros. (Salgado, 2000, cap2.p2)

**Derecho de Navegación:** Es la rama de la ciencia jurídica a través de la cual se estudian todos los hechos y relaciones que surgen del hecho técnico y económico de la navegación por agua, o se refieren a él. || Sistema autónomo de normas jurídicas especiales que regulan todos estos hechos y relaciones. (González Lebrero, Rodolfo, Salgado, 2000, cap2.p.3)

**Derecho Marítimo Público:** Es el que se ocupa de los espacios marítimos}; la libertad de navegación en altamar; Asistencia remolque y salvamento; hallazgos y extracciones en la mar; Piratería, motín e insurrección; tráfico ilegales; derecho de visita y de persecución, tuberías y cables submarinos; pesca y conservación de los recursos biológicos en altamar. (Gran Enciclopedia del Mar, tomo5. 1198)

**Derecho Marítimo Privado:** Es el que se ocupa de los buques, la hipoteca naval y los privilegios marítimos; las sociedades clasificadoras; Contratos de transporte marítimo; Contratos de transporte de personas; Accidentes y Averías; Auxilios y salvamentos; y del seguro marítimo. (Gran Enciclopedia del Mar, tomo5. p1207)

**Tratados Internacionales.** Es el acto jurídico regido por el Derecho Internacional que entraña el acuerdo de voluntades entre dos o más sujetos de la comunidad internacional, principalmente Estados, con la intención lícita de crear, transmitir, modificar, extinguir, conservar, aclarar, certificar, detallar, etcétera, derechos y obligaciones. (Arellano 2002, p.632)

**Trust.** Combinación por la cual un número restringido de grandes empresas consiguen dominar el sector de la economía. (Enciclopedia Interactiva Océano, tomo 7, p.1935)

**Holdings.** Sociedades financieras que controlaban a varias empresas por la adquisición de la mayoría de sus acciones. (Enciclopedia Interactiva Océano, tomo 7, p.1935)



#### d. TÉRMINOS MARÍTIMOS

**Administración Portuaria Integral:** es aquella beneficiada de la SCT por medio de concesión para la explotación, uso y aprovechamiento del dominio público en los puertos, terminales y marinas, así como construcción de obras en los mismos y para la prestación de servicios portuarios. (con información del art.20 de la Ley de Puertos)

**Agente Marítimo:** Las personas físicas o morales, que de manera estable o bien de vez en cuando, se encargan del buque o buques que una empresa naviera, naviero, empresa armadora, armador y el operador, les han enviado, para que a su nombre y representación, se ocupen de la recepción, despacho y cuidado de la nave en un puerto determinado, obteniendo de ella la carga respectiva en el país y atendiendo al capitán y a la tripulación misma. (Salgado, 2000, cap5.p34)

**Alianzas Marítimas.** Son las coaliciones que se están formando por las grandes empresas navieras, prácticamente han ido controlando el transporte en contenedores, sistema logístico que más facilita el transporte en general y que ha dado lugar al transporte multimodal internacional de mercancías. En esta se unen todos los procesos de transportación desde la compra de materias primas hasta la entrega de productos en el almacén del destinatario, la producción, el transporte, el almacenamiento, la distribución y la información se integran en una red única. Las cinco grandes alianzas marítimas son la Grand Alliance, la Unique Global Alliance, la New World Alliance, La United Alliance y la CKYH Alliance. (Salgado, 2000, cap1.p.8-12)

**Armador:** es la persona física que explota marítima y comercialmente una embarcación por su cuenta, sea o no su propietario. (Diccionario de la Lengua Española, citado por Salgado, 2000, cap5.p8)

**Arquitectura Naval.** Es la ciencia y el arte de la construcción de los buques, Una vez conocidas las formas geométricas que satisfacen las condiciones de estabilidad, navegabilidad, resistencia, rendimiento y rentabilidad económica, analizadas en la teoría del buque, se pasa a la segunda fase, es decir, la construcción naval propiamente dicha, que estudia la estructura de la embarcación, su división interna, y la ejecución interna de lo representado en los planos. (Gran Enciclopedia del Mar, tomo 4, p.750)

**Arrendar:** Ceder o adquirir por precio el goce o aprovechamiento temporal de cosas, obras o servicios

**Asegurar:** com. Poner a cubierto el buque, efectos, mercancías u otras cosas de valor, de todos o determinados riesgos, obligándose el asegurador, mediante el premio convenido a responder a las pérdidas y daños según las estipulaciones de la póliza o contrato. También puede referirse al seguro de la tripulación, pasajeros y personas. (Enciclopedia General del Mar, tomo I, p. 878).

**Astilleros:** Un concepto equivalente al de <<astilleros>> es el de <<atarazanas>>... Un astillero debe ser considerado como una organización industrial y comercial que incluye un conjunto de instalaciones utilizadas por su personal para la construcción de buquesy/o su reparación...Un astillero debe contar con los siguientes departamentos: comercial, que contactará con el armador para presentarle su oferta y discutirla con él; técnico, que estudiará las necesidades del armador y desarrollará el proyecto que las satisfaga; de compras. Que procederá a la adquisición de los materiales necesarios y los almacenará; de planificación y programación; y de producción, que llevará a cabo la construcción material del buque. (Gran Enciclopedia del Mar, tomo 4, p.752)

**Buque:** (del germano buk, vientre). Arq. Naval. Vaso flotante, impermeable y resistente, dotado de medios para navegar con seguridad. Todo buque debe reunir cualidades principales y que son: flotabilidad estabilidad, solidez, velocidad y gobierno o evolución. (Enciclopedia General del Mar, tomo II, p.253)

**Buque de Servicios Portuarios:** En este grupo se incluyen todos los buques adscritos al tráfico y operaciones portuarias, así como los trabajos de construcción y obras de conservación en ellos, y que en muchos casos se trata de embarcaciones o artefactos flotantes. En el se pueden incluir los remolcadores,

barcazas, aljibes, tanques, gabarras, dragas, gánguiles, grúas, gavietes, etc. (Enciclopedia General del Mar, tomoll, p. 258)

Buques mixtos para mineral y petróleo. Ideados muy reciente mente para el aprovechamiento racional de los transportes entre los centros de producción y consumo mineral y de petróleo crudo o refinado. De modo que estos buques no hagan travesías que circunnavegaciones del globo con tres o a lo sumo cuatro escalas. (Enciclopedia General del Mar, tomoll, p.303)

**Casco.** Arq. Naval. Cuerpo del buque, sin máquinas, arboladura y pertrechos, o sea, en rosca.||<El buque mismo.|| Cualquier pedazo de buque después del naufragio. (Enciclopedia General del Mar, tomoll, p. 851.)

**Flota:** Org. Conjunto de todos los buques pertenecientes a la marina de un país, sea de guerra, comerciante o pesquera, o deportiva. Cuando se habla solo de la flota, sino es un medio de marina mercante o de pesca, se hace referencia a la flota de guerra. (Enciclopedia General del Mar, tomo IV, 418)

**INCOTERMS:** Términos internacionales de Comercio, por sus abreviatura en ingles. Son las reglas que determinan el alcance de las cláusulas comerciales incluidas en el contrato de compraventa internacional.

**Marina Mercante.** El concepto en la actualidad es difuso en cuanto a su extensión concierne. En un sentido vulgar suele tomarse en contraposición al de marina militar o de guerra. Y por ende, con criterio exclusivo se denomina marina mercante al conjunto de unidades que no están destinadas a actividades militares. (Enciclopedia General del Mar, tomo V, 978)

**Navegación de Altura:** Se refiere a la navegación que las embarcaciones hacen entre puertos y puntos de un país y el extranjero (Con información de art.38 LNCM 2006)

**Navegación de Cabotaje:** Se refiere a la navegación entre puertos y puntos situados en zonas marinas mexicanas y litorales mexicanos. (art. 38 LNCM 2006)

**Naviero:** Dueño de un Navío u otra embarcación capaz de navegar en altamar. Persona que avitualla un buque mercante. Compañía propietaria de buques mercantes. (Diccionario de la lengua española, Citado por Salgado, 2000, cap5.p8)

**Operador:** Es la persona física o moral que sin tener la calidad de empresa naviera, naviero, empresa armadora o armador, ejecuta a nombre propio o en el de su demandante los actos relativos a la explotación comercial y marítima del buque o buques que administre y por ese hecho tienen todos los derechos y obligaciones consiguientes. (Salgado, 2000, cap5.p11)

**Patente de navegación:** Es el documento que se da a un buque para autorizar su bandera y su navegación (Enciclopedia General del mar, citado por Salgado, 2000, cap5.p4)

**Puerto:** (Del latín portus) Ing. En términos generales se refiere a un lugar de la costa, abrigado natural o artificialmente, en donde los buques pueden permanecer seguros y efectuar operaciones de carga o descarga. Se clasifican de acuerdo a sus funciones, y sus características físicas de construcción. (Enciclopedia General del Mar, tomo VII, p.323)

**Rutas Marítimas:** Las antiguas embarcaciones de vela establecieron sus recorridos en función de la dirección de los vientos y las corrientes marinas. Las rutas marítimas posteriores han conservado básicamente ese trazado original que intentaba sortear los peligros meteorológicos y geográficos naturales, aunque al mismo tiempo han tomado en cuenta determinados factores económicos. (Gran Enciclopedia del Mar, tomo 5, p.1005.)

**Sociedades de Clasificación:** Arq. Nav. y Mar.Mer. Entidades que reglamentan las construcciones, instalación, y conservación del material flotante para que puedan navegar con las garantías que en este sentido permite alcanzar la previsión humana. El armador que maneja su barco y lo explota comercialmente, así como los propietarios del cargamento que él confían sus mercancías, recurren a las empresas de seguros, a fin de cubrirse de los riesgos a que están expuestos por cualquier avería o daño que pueda ocurrir al barco o a su cargamento. Las empresas de seguros que a su vez habrán de asegurar al barco y su cargamento, deben cerciorarse de que el buque está en buenas condiciones bajo el aspecto de la resistencia estructural,

seguridad, buenas condiciones para navegar y de que es apto para embarcar y transportar el cargamento que se confía, por lo tanto deberán encargarse a los expertos e su confianza y garantía la inspección del buque. Sólo a la vista del informe de dichos expertos, las empresas de seguros podrán comprometerse a efectuar el seguro a cada viaje y establecer, de cada vez, el tipo de prima, más o menos alta, según los riesgos posibles a que puedan estar expuestos el barco y su cargamento en función del estado de conservación y condiciones del buque. De la necesidad de tener conocimiento constante de estos informes, han nacido las sociedades de clasificación o registros de clasificación de buques. (Enciclopedia General del Mar, tomo VIII, p.110)

**Tonelaje:** Arq. nav. Capacidad de un buque o de algunos de sus compartimientos. La unidad de medida es la Tonelada Moorsom, equivalente a 100pies o 2.83 M3 (Enciclopedia General del Mar, tomo III, p.626)

**Tonelada de Peso Muerto:** es la capacidad de carga que puede transportar una nave, incluye agua potable, tripulación, combustible, etc. (El Petróleo, Petróleos mexicanos 1988, p. 114-115)

**Tonelaje de Registro Bruto.** Es la capacidad cúbica del buque comprendida desde el plan hasta la cubierta superior y todas las súper estructuras cerradas, se da en toneladas métricas.

**Unidad Mar Adentro:** Designa a las plataformas de exploración o explotación de hidrocarburos líquidos o gaseosos, son artefactos navales de extraordinaria especialización. Este término fue elaborado por los mexicanos que participaron en la adopción del Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos del 30 de noviembre de 1990, DOF del 6 de febrero de 1995 (Salgado, 2000, cap1.p17-18)

---

**FUENTES****a) Bibliografía.**

1. AGUILAR, Ricardo, *La flota de la Unión Europea y la contaminación crónica de los océanos por hidrocarburos*, Oceana, España 2005, 60pp.
2. ARELLANO García, Carlos, *Primer Curso de Derecho Internacional Público*, Porrúa, México 2002, 837pp.
3. ARENAL, Celestino del, *La teoría y la ciencia de las relaciones internacionales hoy: retos, debates y paradigmas*. COLMEX, Foro internacional. v. 29, no. 4 [116] (abr-jun, 1989) pp. 583-629
4. ARENAL, Celestino del, *Coloquio sobre la Teoría de las Relaciones Internacionales Hoy*. Colegio de México 1988, pp. varía.
5. BRZEZINSKY, Zbigniew, *El Gran Tablero Mundial*. Páidos, México 1998. 229pp.
6. BUSTELO, Pablo, *et. al., Estudios de Historia y de Pensamiento Económico: Homenaje al Profesor Francisco Bustelo, García de la Rea*, Ensayo "Desarrollo económico: del Consenso al Post-Consenso de Washington y más allá". Editorial Complutense de Madrid, 2003, 766pp.
7. *Catálogo de la flota Marítima de Pemex*, Pemex, ed.50 Aniversario, México. 1988. Subdirección Comercial, Gerencia de transporte marítimo y administración portuaria.
8. COLLINS, Joseph, "Las corporaciones globales y la política de Estados Unidos hacia América Latina", en *Ciencia social y Política Exterior*, Compilación SAXE-FERNÁNDEZ John, UNAM, 195pp.
9. DEANE, Phynis, *La primera revolución Industria*. Ediciones Península, España, 1998, 334pp.
10. DOS SANTOS, Theôtonio, *La teoría de la dependencia: Balance y perspectivas*. Plaza Janes, España 2002, 170pp.
11. DOUGHERTY, James y PFALTZGRAFF, Robert, *Teorías en pugna de las Relaciones Internacionales*. Grupo editor latinoamericano, Argentina, 1993, 592pp.
12. DUNCAN, Raymond, *World Politics in 21st Century*. 2º edición, Pearson Logman, Nueva York, 2004. 602pp.
13. GONZALEZ Laxe, Fernando, *et.al. El impacto del Prestige. Análisis y Evaluación de los daños causados por el accidente del Prestige y dispositivos para la regeneración medioambiental y recuperación económica de Galicia*. Universidad de Coruña, España, 2003, 643pp.

14. GONZÁLEZ Lebrero, Rodolfo, *Manual de Derecho de la Navegación*. Ediciones Desalma, Buenos Aires, Argentina, 1979. 906pp.
15. GUERRERO, Verdejo, Sergio, *Derecho Internacional Público: Tratados*. Textos de Ciencia Política No.13, ENEP Aragón, UNAM, 2002, 282pp.
16. HALLIDAY Fred *Las relaciones internacionales en un mundo en transformación*, Los libros de la catarata, España 2002, 286pp.
17. HAYEK, Friedrich A. Von, *Contra Keynes and Cambridge: essays, correspondence*. University of Chicago, United States, 1995, 263pp.
18. HOBBSWAM, Eric, *Historia del Siglo XX*, España, 2003. ed. Crítica. 614pp.
19. IOANISS, O. Kessides, *Reforming Infrastructure: Privatization, Regulation and Competition*. World Bank, Oxford University Press, Washington D.C., 2004, 306pp.
20. KAMERMAN, Sheila y KAHN, Alfred (compiladores). *La Privatización y el Estado benefactor*. Fondo de Cultura Económica. México 1993. 317pp
21. MALPICA de la Madrid, Luis, *La influencia del Derecho Internacional en el derecho mexicano: la apertura del modelo de desarrollo de México*. Noriega, México, 2002, 679pp.
22. MEJIDO, Manuel, *Los aventureros del Petróleo*, México, ed, Grijalbo, 1980, 286pp.
23. MEYER Cosío, Lorenzo, *México y los Estados Unidos en el conflicto petrolero (1917-1942)*, Colegio de México, México, 1972, 503pp.
24. MEYER, Lorenzo, *México y los Estados Unidos en el conflicto del petróleo (1917-1942)*, Colegio de México, segunda edición, México, 1972, 503pp
25. MORALES, Isidro y MEYER, Lorenzo, *Petróleo y Nación (1900-1987: La política petrolera de México*. Fondo de Cultura Económica, México 1990, 255pp.
26. RUIZ Naufal, Víctor M., *La industria Petrolera en México. Una Crónica II. Gestación y Consolidación de Petróleos Mexicanos (1938-1973)*. Pemex, México. 1988, 489pp.
27. PAMBORIDES, G.P., *Internacional Shipping Law: legislation and enforcement*, Ant. N. Sakkoulas Publishers (Atenas), Kluwer Law International (La Haya), 1999, 245pp.
28. PERALTA Alemán, Gilberto. *Tendencias del Desarrollo Nacional*. Grupo Editorial Esfinge, México 2002, 303pp.
29. PÉREZ Bravo, Alfredo y SIERRA, Iván, *Cooperación Técnica Internacional: la dinámica Internacional y la experiencia mexicana*, PNUD, SRE, México, 1998, 269pp.
30. *El Petróleo*, Pemex, México, 1984.
31. *El Petróleo*, Pemex, México, 1988, 176pp.

32. *Petróleos Mexicanos en la ruta 2002-2004*. Pemex, México, 2004, 409pp.
33. RUIZ Naufal, Victor M., *La industria petrolera en México. Una Crónica II. Gestación y consolidación de PEMEX (1938-1970)*, Petróleos Mexicanos, 1988.
34. SALGADO y Salgado, José Eusebio, *La flota mercante y la legislación marítimas mexicanas*. "Sección Situación actual de la flota mercante Mexicana". 2000, Proyecto de manual de Derecho Marítimo, Registro Público SEP-INDAUTOR 03-2000-072412095800-01. 23pp.
35. SILVA Herzog, Jesús, *Historia de la expropiación de empresas petroleras*, Instituto Mexicano de Investigaciones Económicas, México, 1973, 300pp.
36. SNOECK Michelle, *EL comercio exterior de Hidrocarburos y derivados en México 1970-1985*. Colmex, México, 1988, 236pp.
37. TOMASSINI, Luciano, *Introducción a la Teoría de las relaciones Internacionales*, Colección cuadernos de Ciencias Sociales, FLACSO (Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales), México 1985, 59pp.
38. *Accounting, Valuation and Privatization*. United Nations Conference on Trade and Development Program on Transnational Corporations, New York, 1993 175pp.
39. YERGUÍN, Daniel, *La historia del petróleo*, Javier Vergara Editor, Buenos Aires Argentina, 1992, 1227pp.
40. ZAVALA, Silvio, *Apuntes de historia nacional, 1808/1974*, SEP, México 1975, 214pp.
41. ZORAIDA Vázquez, Josefina, y MEYER, Lorenzo, *México Frente a Estados Unidos*. México, FCE, 2001, 262pp.

#### **b) Documentos Oficiales.**

42. Anuario Estadístico Pemex 1983.
43. LÓPEZ Portillo, José, Plan Global de Desarrollo (1980-1982)
44. Memoria de Labores de Pemex 1980
45. Memoria de Labores de Pemex 1981
46. Memoria de Labores de Pemex 1982
47. Memoria de Labores de Pemex 1983
48. Memoria de Labores de Pemex 1984
49. Memoria de Labores de Pemex 1985
50. Memoria de Labores de Pemex 1986
51. Memoria de Labores de Pemex 1987

52. Memoria de Labores de Pemex 1988
53. Memoria de Labores de Pemex 1989
54. Memoria de Labores de Pemex 1990
55. Memoria de Labores de Pemex 1991
56. Memoria de Labores de Pemex 1992
57. Memoria de Labores de Pemex 1993
58. Memoria de Labores de Pemex 1994
59. Memoria de Labores de Pemex 1995
60. Memoria de Labores de Pemex 1996
61. Memoria de Labores de Pemex 1997
62. Memoria de Labores de Pemex 1998
63. Memoria de Labores de Pemex 1999
64. Boletín No. 3. Inicia la renovación de la flota marítima de PEMEX, 8 de enero de 2008.

### c) Hemerografía.

65. ARTEAGA, José Manuel, "Crudo dejó excedente por 108mil mdp en 200", *El Universal*, Diario, México, miércoles 31 de enero de 2007.
66. BAÑOS Ramírez, Othon y CASTAÑEDA Navarrete, Jennifer. "Las tres economías de una región ganadora, La península de Yucatán: 1970-2004", *Comercio Exterior*, Revisra mensual, México, BANcomext, Vol.57, abril 2007, 314-321pp.
67. BARBOSA, Fabio. "Rechazó estados unidos propuesta mexicana sobre yacimientos transfronterizos. Reformar para legitimar la privatización de la paraestatal". *Petróleo y Electricidad*, Revista mensual, num. 121, año 13, febrero-marzo 2009, 3-7pp.
68. BLANCO, José, "Pemex y Pidiregas", *La Jornada*, Diario, México, sec. Opinión, martes 6 de mayo de 2008.
69. CANTÚ Peña, Fausto, "Dialéctica de un cambio inconcluso: Reformar para legitimar la privatización de la paraestatal". *Petróleo y Electricidad*, Revista mensual, México num. 121, año 13, febrero-marzo 2009, p.23.
70. CAPDEVIELLE, Mario, "Procesos de producción Global, ¿Una alternativa para el desarrollo mexicano?", *Comercio Exterior*, Revista mensual, México, Bancomext, Vol. 55 Num. 7 julio 2005.

71. CARDOSO, Víctor, "Cayó México del séptimo lugar al 15 del mundo en reservas probadas de crudo". *La Jornada*, Diario, México, 22 de marzo de 2007.
72. COLLINS, Joseph, "Las corporaciones globales y la política de los Estados Unidos hacia América Latina", *Ciencia Social y Política Exterior*, Publicación UNAM, México, 1978, pp. 63-94.
73. CRUZ, Osiel, "Inicia recargo en Puertos por Seguridad". *Transporte Siglo XXI*, Revista mensual, México, año 6, enero 2005 p.6.
74. CRUZ Serrano, Noé, "No hacen nada en Pemex pero cobran \$75 mill" *El Universal*, Diario, México, Lunes 10 de 2008 p.1-B.
75. CRUZ Serrano, Noe: "Transporta Pemex crudo en 5 buques chatarra". *El Universal*, Diario, México, Viernes 18 mayo de 2007.
76. Betancourt, Darío Rubén. "En Proceso de privatización del cabotaje de Pemex", *Contralínea*, Revista quincenal, Sección Opinión. 1° de febrero de 2008.
77. DÁVILA, Patricia, "De chatarra, la marina mercante", *Proceso*, Revista semanal, México, sección corrupción, 11 noviembre de 2007, No.1619, pp.36-38.
78. DOMÍNGUEZ Cabrera, María del Pino. "Problems related to the nationality of a ship". *Revista de Derecho*, Publicación semestral de la Universidad Austral de Chile. Vol. XVIII No.1, julio 2005, 300pp.
79. FUENTES, Noe Arón. "Efectos de los precios del sector energético en los precios sectoriales: un análisis de insumo-producto", *Comercio Exterior*, Revista mensual, México, Bancomext, vol.57, num.2 Febrero de 2007 México, 127-138pp.
80. GONZÁLEZ Laxe, Fernando. "Perspectivas de los tráficos marítimos y competitividad portuaria". *Boletín de economía de Información Comercial Española (ICE)* No. 2666, 9 al 15 de octubre de 2006, p.7-16.
81. HERNANDEZ Bielma, Leticia. "El TLCAN y los efectos de creación y desviación del comercio". *Comercio Exterior*, Revista mensual, México, Bancomext, Vol. XXI, num. 46 2006 p.383.
82. LERMAN, Aida, "El debate sobre la regionalización y la globalización". *Comercio Exterior*, Revista mensual, México, Bancomext, diciembre 2006, volumen 55 num.12 pp. 1039-1046.
83. MARICHAL Carlos, "¿Existen ciclos de deuda externa en América Latina? Perspectiva de los ciclos XIX y XX". *Comercio Exterior*, Revista mensual, México, Bancomext, vol.55. núm8, agosto de 2005, 676-682pp.
84. MARTÍN Mora, Pepa. "Una flota de bandera: El registro especial de Canarias cumple 15 años ayudando al incremento de buques bajo pabellón español" *Revista del Ministerio de Fomento*, Madrid, España, No. 567, Noviembre de 2007, pp.36-41.



85. MARTÍN Patricia, “Los buques similares al Prestige no podrán circular a partir de hoy”, *El País*, diario de Madrid, 05 abril 2005, p.23.
86. MARTÍNEZ, Angelberto, “Reformar para legitimar la privatización de la paraestatal”, *Petróleo y Electricidad*, Revista mensual, México, No.121, año 13, febrero-marzo 2009, pp.24-30.
87. MARTER Peyrelongue, Carlos, *Puertos Pivote en México: límites y posibilidades*, CEPAL, Review No.76, Abril 2002, 123-141pp.
88. MENDOZA, Miguel Ángel, “La sustitución de gasolina y el precio del petróleo en México 1988-2003”, *Comercio Exterior*, Revista mensual, México, Bancomext. vol.55, Num.5, Mayo 2005, 432-493pp.
89. MUÑOZ Guraza, Marta, “La internacionalización de los servicios en los países desarrollados”. *Comercio Exterior*, Revista mensual, México, Bancomext, vol.55 núm.8, agosto 2005, pp.692-695.
90. ORTIZ, Silvia, “Navíos en desuso: chatarra millonaria”. *Obras*, Revista mensual, México, Año XXXVI, No. 422, Febrero de 2009. pp. 30-38.
91. OLIVA, Ángel, “La flota petrolera nacional ¿Solución o Problema?”, *El Mundo del Petróleo*, Revista, México, Año 4, Tomo 24, octubre-noviembre 2007, pp.39-42.
92. REDACCIÓN, “Recibe Pemex nueve propuestas para arrendamiento de buques” *El Universal*, Diario, México, sec. Finanzas, 15 febrero 2009.
93. REZA Germán de la, “Creación y desviación del comercio en el regionalismo latinoamericano, nuevos instrumentos de un viejo debate”, *Comercio Exterior*, Revista mensual, México, Vol 55 num.7 julio 2005, p.613.
94. RICO Tavera, Guadalupe, “Puertos Mexicanos con Vientos a Favor”, *Negocios Internacionales Bancomext*, Revista mensual, México, Año 15, No.169, abril 15, 2006. 36-40pp.
95. SCT, *Los Puertos Mexicanos en cifras 1994-2000*.
96. SCHEINVAR, Isaac. *Las carreteras y el sistema portuario frente a las reformas económicas en México*. CEPAL, Serie de Reformas Económicas No. 20. Abril de 1999, 64pp.
97. SZEKELÝ, Alberto. “Desafío al principio tradicional de la jurisdicción del pabellón como logro previsible de la conferencia del derecho del mar para preservar el medio ambiente marino”. *Natural Resources Journal*, Publicación trimestral de la Universidad de Derecho, Reino Unido, 1976, p.16
98. TURRENT Isabel, “Las relaciones Comerciales de México con América Latina 1976-1982”, *Foro Internacional 95*. Revista Trimestral Publicada por el Colegio de México, Vol. XXIV, Enero-Marzo 1984, No.03, pp.311-326.
99. VERA-VASALLO, Alejandro, “La inversión extranjera y el desarrollo competitivo en América Latina y el Caribe”. Revista Cuatrimestral, *CEPAL Review*, No.60, Diciembre de 1966, pp 129-149.

100. VILAS, Carlos M., *¿Más allá del Consenso de Washigton?: un enfoque desde la política de algunas propuestas del Banco Mundial*. España, Universidad de Salamanca. América latina hoy: Revista de ciencias sociales, ISSN 1130-2887, VOL. 26, 2000, pp.31-39

#### d) Legislación Consultada.

101. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 5 de febrero de 1917, texto vigente, última reforma publicada DOF 04-05-09.

#### -Tratados Internacionales

102. Acuerdo Latinoamericano sobre control de buques por el Estado Rector del Puerto. Acuerdo de Viña del Mar de 1992. Suscrito en el seno de la Organización de los Estados Americanos.
103. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, del 10 de diciembre de 1982. También conocida como Convención de Montego Bay.
104. Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, 1967.
105. Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, de 2 de noviembre de 1973 Convenio Marpol (con el Protocolo de Londres de 17 de febrero de 1978 y enmiendas posteriores) *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as Modified By The Protocol of 1978 relating thereto (Marpol)*
106. Convenio Internacional para la seguridad de la Vida Humana en el Mar, SOLAS (*Safety Of Life at Sea*) de 1974, de la Organización Marítima Internacional.
- a. “Código Internacional para la Protección Marítima de los Buques y de las Instalaciones Portuarias” 2002. (ISPS Code, por sus siglas en Ingles, o PBIP en Español)

#### -Leyes Federales

107. Código de Comercio, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 07 de octubre de 1889. texto vigente, última reforma publicada DOF 30-12-2008.
108. Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las mismas, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 4 enero de 2000, texto vigente, última reforma publicada DOF 28-11-2008.

109. Ley Federal de Entidades Paraestatales, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 14 de mayo de 1986, texto vigente, última reforma publicada DOF 02-06-2006.
110. Ley Federal de Competencia Económica, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 24 de diciembre de 1992, texto vigente, última reforma publicada DOF 28-06-2006.
111. Ley Federal del Mar, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 09 enero de 1986.
112. Ley Federal del Procedimiento Administrativo, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 4 de agosto de 1994, texto vigente, última reforma publicada DOF 30-05-2000.
113. Ley General de Bienes Nacionales, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 20 mayo de 2004. texto vigente, última reforma publicada DOF 31-08-2007.
114. Ley de Navegación y Comercio Marítimos, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1º de junio de 2006, texto vigente.
115. Ley Orgánica de Petróleos Mexicanos y Organismos Subsidiarios, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 16 de julio de 1992, texto vigente, última reforma publicada DOF 12-01-2006.
116. Ley de Puertos, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 19 de junio de 1993, texto vigente.
117. Ley Reglamentaria del Artículo 27 constitucional en el Ramo del Petróleo, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 29 de noviembre de 1958. Texto vigente, última reforma publicada DOF 28-11-2008.
118. Ley sobre el Contrato de Seguro, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 31 de agosto de 1935. Texto vigente, última reforma publicada DOF 06-05-2009.

#### **-Leyes Secundarias**

119. Reglamento de la Ley Orgánica de Petróleos Mexicanos, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 10 de agosto de 1972, con su respectiva adición del 30 de abril de 2001.

#### **-Otras**

120. Antigua Ley del Petróleo emitida por Porfirio Díaz del 24 de noviembre de 1901 por la Secretaría de Estado y Despacho de Fomento, Colonización e Industria.

121. Iniciativa de Ley para el Fomento y Desarrollo de la Marina Mercante, presentada por el Diputado José Tomás Lozano y Pardinás, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, el 14 de diciembre del 2001

#### e) Mesografía.

122. Agencia Internacional de Energía, sitio oficial, <http://www.iea.org>
123. Banco de Información Económica (INEGI), sitio oficial, <http://dgcnesyp.inegi.gob.mx/cgi-win/bdieintsi.exe/Consultar>
124. Banco Mundial, sitio oficial, <http://web.worldbank.org>
125. Cámara de Diputados, sitio oficial, [http://archivos.diputados.gob.mx/Centros\\_Estudio/Cesop/Eje\\_tematico/9\\_mambiente.htm](http://archivos.diputados.gob.mx/Centros_Estudio/Cesop/Eje_tematico/9_mambiente.htm)
126. Comisión Económica para América Latina, CEPAL, <http://www.eclac.org>
127. Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte, sitio oficial, <http://www.itfglobal.org/itf-americas/flags-convenience.cfm>
128. Fondo Monetario Internacional, sitio oficial, <http://www.imf.org>
129. Fundación Hayek, sitio, <http://www.hayek.org.ar/biografia.jsp.htm>
130. Info-Transportes Online, portal de noticias de transporte multimodal en México y mundiales, sitio, <http://info.transportes.com/notaphp?id=4903>
131. Navegaciones, portal español de noticias marítimas, sitio, <http://www.navegaciones.com/noticias/noticias3.htm>
132. Organización de las Naciones Unidas, sitio oficial, <http://www.un.org>
133. Organización Marítima Internacional, sitio oficial, <http://www.imo.org/>
134. Organización para el Tratado de América del Norte, sitio oficial, <http://www.nato.int>
135. Petróleos Mexicanos, sitio oficial, <http://www.pemex.com>
136. Voltairenet, prensa, <http://www.voltairenet.org/article155776.html>

#### f) Tesis y trabajos de Investigación

137. ÁNGELES, Sarahí, *La privatización del Golfo de México*. Ponencia presentada en el marco del XII Foro de Energía, organizado por el Frente de Trabajadores de la Energía y el Frente Sindical Mundial el 17 de Marzo de 2009 en la cd. de México.

138. MACHICAO Ceballos, María Teresa, *1970-1982: Doce años de Política Petrolera en México y las crisis del Petróleo*. Tesis para obtener el título de Licenciada en Relaciones Internacionales, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, 2002, 257pp.
139. MACHICAO Ceballos, Ma. Teresa. *La OPEP en la seguridad del abasto energético. El Petróleo como factor de desarrollo económico*. Ponencia.
140. GUILLEN Frago, Ana María, *Transferencia de tecnología en el marco de la Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del Mar*. Tesis para obtener el título de Licenciada en Relaciones Internacionales, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM 1994, 180pp.
141. SALGADO y Salgado, José Eusebio, *Historia de un proyecto de ley: la Ley de Navegación y Comercio Marítimos*. México, Facultad de Derecho UNAM. Tesis para obtener el título de Doctor en Derecho, Facultad de Derecho, 2006, 877pp.
142. Vence, Xavier. "Transporte Marítimo, Thalaso-Acracia y neoliberalismo. Las lecciones del Prestige". Ponencia: Evento IX Jornadas de Economía Crítica. Universidad Complutense de Madrid, España 2004.

#### g) Videos

143. Escuadrón 201, fuerza aérea expedicionaria mexicana. Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México. Secretaría de Gobernación.

#### h) Fuentes Generales

144. CARROGGIO, Santiago (director). *Gran Enciclopedia del Mar*. Carroggio, S.A. de ediciones. 2004
145. *Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española*. Imprenta de Gregorio Hernando. 2008, 22 edición, 1122 pp.
146. *Enciclopedia Interactiva Océano*, Barcelona España, 1999, pp.1911, 1934-1936.
147. HERDER Corripio, Fernando, *Diccionario de ideas afines*, 6ª edición, 1997, España 912pp.
148. MARTÍNEZ Hidalgo y Terán, José María (director). *Enciclopedia General del Mar*. Ediciones Garriga 1987.